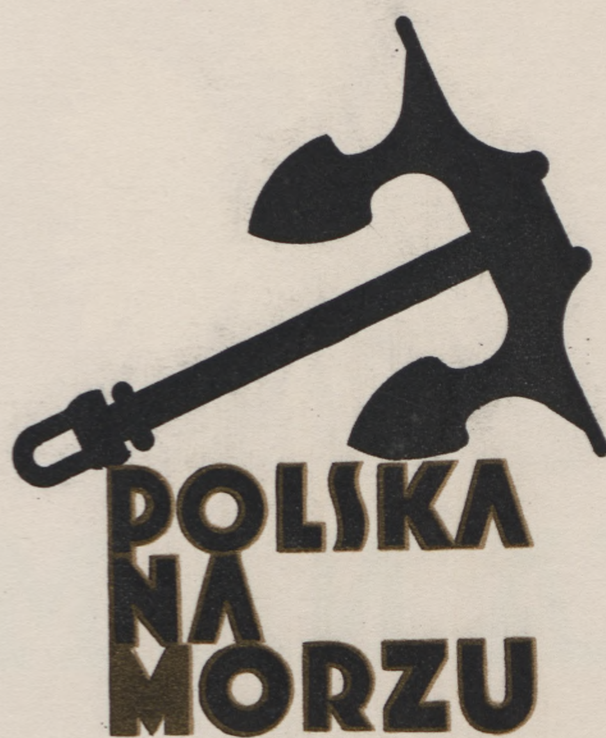


POLSKA NA MORZU

POLSKA NA MORZU


POLSKA
NA
MORZU

POLSKA NA MORZU



CAŁKOWITE OPRACOWANIE
GRAFICZNE, KOLOROWE
PLANSZE, OPRAWA ORAZ
NIEKTÓRE FOTOGRAFJE



W A R S Z A W A
SMOLNA 40 M. 9, TEL. 2-00-53

DRUKARNIA NARODOWA
W K R A K O W I E

Miłość morza jest źródłem, z którego czerpać będą swą moc przyszłe pokolenia Polski.

Mościcki



PROF. IGNACY MOŚCICKI, PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ
W STROJU HONOROWEGO KOMANDORA YACHT KLUBU POLSKI.
REPR. ORYG. MIEDZIORYTU ATELIER GIRS—BARCZ.



Rozbudowa marynarki wojennej jest najlepszą rękojmią mocarstwowego rozwoju państwa i kwitnącej pomyślności narodu.



MARSZAŁEK JÓZEF PIŁSUDSKI,
NACZELNY WÓDZ POLSKIEJ SIŁY ZBROJNEJ.
REPR. ORYG. MIEDZIORYTU ATELIER GIRS—BARCZ.





Polska na morzu

Praca zbiorowa pp.:

Doktora Mieczysława Boguckiego
Licencjata Kazimierza Demela
B. Wicemarszałka Jana Dębskiego
Generała Gustawa Orlicz-Dreszera
Antoniego Heinricha
B. Ministra inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego
Komandora ppor. Władysława Kosianowskiego
Redaktora Stanisława Poraj-Koźmińskiego
Pułkownika dr. Władysława Osmolskiego
Komandora por. Grzegorza Piotrowskiego
Feliksa Rostkowskiego
Doktora Stefana Zb. Szyszkowskiego
Redaktora Henryka Tetzlaffa
Redaktora Czesława Zagórskiego
Naczelnika dr. Władysława Zawistowskiego

Z przedmową Ministra Przemysłu i Handlu
Gen. dr. Ferdynanda Zarzyckiego

Pod redakcją
J. J. Targa

Całkowite opracowanie graficzne oraz kolorowe plansze
Anatol Girs i Bolesław Barcz

Główna Księgarnia Wojskowa
Warszawa
1935

Pod protektoratem

Ligi Morskiej i Kolonjalnej



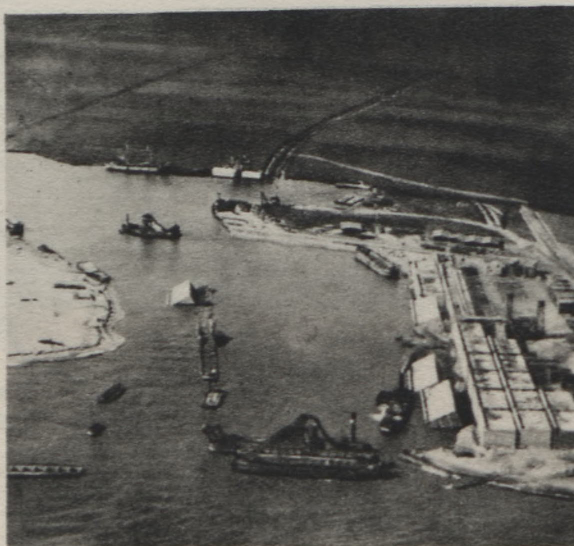


POLITYCZNY I GOSPODARCZY LOS POLSKI JEST ZWIĄZANY Z BAŁTYKIEM I POLSKIEM POMORZEM. NA WYSUNIĘTYM MORSKIM BASTJONIE WRE OD SZEREGU LAT WYTĘŻONA PRACA CAŁEJ POLSKI, ABY ODROBIĆ DAWNE ZANIEDBANIA I STWORZYĆ POTĘŻNY FILAR MOCARSTWOWEGO STANOWISKA POLSKI. MOŻEMY BYĆ DUMNI ZE STWORZONEGO TAM WIELKIEGO DZIEŁA, KTÓRE NA WIEKI BĘDZIE ŚWIADCZYŁO O ZDROWYM INSTYNKCIE ŻYCIOWYM NASZEGO NARODU. PRZEDSTAWICIELE CAŁEGO ŚWIATA ZAZDROSZCZĄ NAM TEGO DZIEŁA I PODZIWIAJĄ NASZ WYSIŁEK. ALE NIE WOLNO NAM W TYM WYSIŁKU USTAWAĆ. JESZCZE NASZA FLOTA HANDLOWA JEST ZBYT MAŁA W PORÓWNANIU Z TĄ ILOŚCIĄ TOWARÓW, KTÓRĄ MAMY I MIEC BĘDZIEMY DO WYWIEZIENIA I PRZYWIEZIENIA PRZEZ MORZE. JESZCZE NASZA MARYNARKA WOJENNA MUSI SIĘ ROZROSNĄĆ DO BARDZIEJ ZNANEJ I SZANOWANEJ POTĘGI OBRONNEJ NA MORZU. JESZCZE NASZA GDYNIA NIE JEST KILKUSETTYSIĄCZNEM MIASTEM PORTOWEM I HANDLOWEM, Z KTÓREGO WŁASNE POLSKIE DROGI HANDLOWE PROWADZĄ DO NAJDALSZYCH PORTÓW ŚWIATA I TO PRZY POMOCY WŁASNEGO POLSKIEGO PIENIĄDZA. JESZCZE POLSCY RYBACY NIE MAJĄ ZUPEŁNIE ZABEZPIECZONYCH WYPRAW NA DALSZE POŁOWY. JESZCZE NASZE PIĘKNE WYBRZEŻE KASZUBSKIE NIE JEST POKRYTE DOBRZE URZĄDZONEMI OSIEDLAMI. NIE WOLNO NAM ZAPOMINAĆ, ŻE JESTEŚMY W POCZĄTKU ROZWOJU. TRZYDZIESTOKILKOMILJONOWE I DALEJ SZYBKO SIĘ ROZWIJAJĄCE ZAPLECZE MAŁEGO WYBRZEŻA BĘDZIE WYMAGAŁO, SZCZEGÓLNIE W OKRESACH LEPSZEJ KONJUNKTURY, DALSZYCH NAKŁADÓW, AŻEBY NALEŻYCIE OBSŁUŻYĆ POLSKI HANDEL ZAGRANICZNY I POLSKIEGO PASAŻERA. WOBEC TEGO NIE MOŻE BYĆ W POLSCE I ZAGRANICĄ POLAKA, KTÓRYBY NIE POZNAŁ POMORZA, NASZEGO BAŁTYCKIEGO WYBRZEŻA I DZISIEJSZEJ PRACY POLSKI NA MORZU. NIECH GO TAM WIEDZIE NIETYLKO SENTYMENT I POTRZEBA SERCA, ALE TAKŻE ZIMNY ROZSĄDEK I CHŁODNA MYŚL. BO TAM JEST WIELKOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ POLSKI POLITYCZNA I GOSPODARCZA. NIECHŻE KAŻDEGO POLAKA ZAWIEDZIE NAD TO POLSKIE MORZE I NINIEJSZE WYDAWNICTWO, NIECH MU POKAŻE, CZEM JEST DLA POLSKI WYBRZEŻE BAŁTYCKIE, CO TAM ZROBIONO DOTYCHCZAS, NIECH MU WSKAŻE PRZYSZŁOŚĆ POLSKI I NIECH ZESPOLI SERCA I MYŚLI POLAKÓW Z BAŁTYKIEM I Z PRACĄ NA MORZU.

Zawadzki

Minister
Przemysłu i Handlu

GDYNIA 1924





FABRYKA KESONÓW I NABRZEŻY: WIELKIE BLOKI ŻELBETONOWE, ZROBIONE NA BRZEGU, HOLOWANE SĄ W MIEJSCA, GDZIE STANOWIĆ BĘDĄ RAMY WIELKIEGO PORTU.

1934.





PORT ZARYSOWUJE SIĘ CORAZ WYRAŹNIEJ SWEMI BASENAMI, BULWARAMI, NABRZEŻAMI, TORAMI KOLEJOWEMI, MAGAZYNAMI, GMACHAMI, ULICAMI.

WALKA O MORZE

ODESZŁY w niepowrotną przeszłość czasy, gdy rycerskie hufce królów i książąt piastowskich, w obronie lechickiego władania na szerokich przestrzeniach pomorskich, dochodziły do brzegów morza, zwanego sarmackiem, scytyjskiem, wenedzkiem lub słowiańskiem.
WALKA o posiadanie piaszczystego pobrzeża trwała jednak nadal, znacząc się gorącą krwią, przelewaną obficie przez wojsko i lud ujarzmiony. Upartą, brutalną stopą umacniał się wróg germański na Pomorzu, dusząc bez litości w ciągu wieków wszelkie objawy życia prawych właścicieli tej ziemi. Na odwiecznych dziedzinach słowiańskich, stanowiących morskie władztwo Lechitów, przy ujściach słowiańskich rzek Łaby, Odry i Wisły, niejednokrotnie na krwawych szczątkach osad lub miast słowiańskich, zakładał kolonje — miasta własne w celu zatamowania dążenia narodu z rzek na morze.
PRZEZ długie lata, uparcie i z zaciekłością będą się przeciwstawiały miasta niemieckie polskiemu nad morzem panowaniu, będą starały się w planowym wysiłku wykonać swe zadania wywłaszczające wobec prastarego żywiołu słowiańskiego. Gdy zacznie się budować od podwalin państwo polskie Mieczysławów, Bolesławów, Kazimierzów i Władysławów, gdy zepchnięte z zachodu w dorzeczu Wisły pocznie organizować ośrodki swego życia narodowego, odbierze mu krzyżowy przedstawiciel polityki rabunkowej prawo wolnego oddechu, nieskrępowanego wyjścia na świat, budując miasto-tamę na zgliszczach świętopełkowego grodu książęcego. Morze wolne dla wszystkich, na brzegach polskich zawsze dostępne dla obcych, odgrodzone zostaje od państwa rogatką niemiecko-gdańską, wyzyskującą swoje uprzywilejowane stanowisko.
ODCINAJĄCY Polskę od morza, a nieznający litości nieprzyjaciel cel swój osiąga.
ODGRODZONA od morza, najpotężniejszego czynnika rozwoju, przez miasta obce, nie zdobędzie się nigdy Najjaśniejsza Rzeczpospolita na pełnię praw suwerennych na własnym

WLADISLAVS SIGISMVNDVS D.G. POLONIÆ ET SVECIÆ PRINCEPS
ELECT. MAGN. DVX MOSCOVIÆ SMOL. SEVER. CFRD. DVX.

Ex archetypo Petri Pauli Rubeny Paulus Pontius fecit anno CIↃ IↃ CXXIIII

obszarze, na stworzenie i wykonywanie planu gospodarczego, niezbędnego fundamentu pod budowę wielowiekowego mocarstwa. Przez długie stulecia utrwala się nonsens prawny i historyczny, że Polska, jedyne chyba państwo na świecie, posiadając brzeg zamieszkiwany przez własny lud, ma prawo wykorzystywać wolne przestrzenie morskie jedynie za pośrednictwem żywiołu obcego językiem, kulturą, pochodzeniem, negatywnie odnoszącego się do obowiązków państwowych, a często sprzęgającego się z czynnikami zewnętrznemi, wrogo usposobionemi do wszystkiego co polskie. BUDUJĄCA się Polska królewskich i książęcych Piastów, pomimo ofiarnych i zawziętych walk, przegrywa pięciusetletnią prawie wojnę o posiadanie brzegu morskiego od granicy duńskiej i rzeki Łaby do rzeki Passargi, na ówczesnem pograniczu pruskiem położonej. W następstwie tej klęski dziejowej od tysiąca już prawie lat zachodnie pomorskie ludy lechickie przechodzą niewiarogodne i nieprawdopodobne męczeństwo »nawracania« na wiarę, kulturę i »wyższą« narodowość teutońską.

WŚRÓD tych rozpaczliwych zmagań, na granicy dwóch dynastyj, w następstwie sojuszu dwóch stale krzywdzonych narodów, zapala się jak meteor świetlisty zwycięstwo grunwaldzkie. Przepełniła się czara goryczy, znajdująca obfite źródło w bezecnych poczynaniach przedstawicieli »wyższej« rasy. Zatrząsł się w sprawiedliwem oburzeniu Lechita, zbyt długo łupieskie bezprawie znoszący i sojusz zawarł z zawziętym, milczącym Litwinem. PRZYMIERZE, oparte na długotrwałej wspólnej krzywdzie obu narodów, miało powściągnąć dalsze zapędy zaborcze chciwego sąsiada. Rozpoczęto walkę o prawo do życia w głębokiem poczuciu słuszności oraz wysokiego poziomu moralnego dążeń, zespolonych około wielkiej sprawy wolności. Dążenia te, w czyn olbrzymi przeobrażone, miały wkrótce przynieść plon radosny dla narodów i państwa — w postaci upokorzenia butnych rycerzy, którzy do wyższych celów powołani, uzyskali sobie smutną sławę »latrones cruce signati«. ŚCIĄGALI zewsząd Polacy na rozprawę walną ze znienawidzonem krzyżactwem. Pod bratniemi chorągwiami Jagiełły i Witołda zgromadziły się liczne hufce polskie, litewskie i ruskie. Z dworów sułtańskiego, cesarskiego, z Europy całej ciągnęli najwybitniejsi polscy rycerze, by wziąć udział w rozstrzygającej o losach narodu potrzebie orężnej. Na dalekich placówkach stają ramię przy ramieniu żołnierze karni i obrońcy praw polskich do życia i wolności. W NAKLE »zasadza się« Maciej z Wąsosza, starosta nakielski, wojewoda kaliski, wysuwając oddziały szlachty »między rzeką Wełną i Pomorzem mieszkającej« do Łobżenicy i Wielenia. HUFIEC zaciężny, dowodzony przez Sokoła, pięćset kopij liczący, staje na straży pod Koronowem, na granicy okupowanego przez krzyżaków Pomorza. Na zamku królewskim w Bydgoszczy dowodzi Janusz Brzozogłowy »dzielny i szczęśliwy w boju rycerz, który nad krzyżakami wielokrotnie odnosił zwycięstwa i wielkie im czynił szkody«. BRONI Kujaw starosta inowrocławski Borowiec na czele czterechset konnych rycerzy i dworzan. Karnie i w porządku odbywa się marsz koncentracyjny głównych sił królewskich od południa, Wielkopolan z zachodu, Litwinów od Grodna i Białegostoku. Gromadzi się potężne wojsko pod Czerwińskiem nad Wisłą, by pod wodzą królewską ruszyć

Ilustracja kolorowa z prawej: Polski okręt wojenny z szesnastego — siedemnastego w.



ATELIER GIRS-BARCZ
1934



naprzód, przepełnione radosną nadzieją, że nadchodzi wreszcie dzień wielki, przyszłość lepszą dla narodu wróżący. Przewodniczy »radzie wojennej« wielki książę Witołd, mając pod sobą wojsko litewskie, a nad polskiem przewodzi, jako namiestnik królewski, niezwykle dzielny, choć małego wzrostu, doświadczony i rycerski Zyndram z Maszkowic. Nad porządkiem pochodu czuwa, obdarzony wielkiem zaufaniem króla, »marszałek królestwa polskiego« Zbigniew z Brzezia. Śmiało, z ufnością w sprawiedliwość Bożą, posuwa się ku nieuniknionej i rozstrzygającej bitwie rycerstwo pancerne, mając wśród siebie najsławniejszych żołnierzy współczesnych z Zawiszą Czarnym na czele.

PO DŁUGICH przygotowaniach, walkach i marszach nadchodzi wspaniały dzień 15 lipca 1410 roku, i w krwawych zapasach bitewnych ważą się losy dwóch różnych kulturą, pochodzeniem i charakterem zapaśników. — Zwycięstwo jednego z nich oznacza zapanowanie ciemności niewoli, całkowitą utratę nadziei wśród ludów lechickich i węzłem przyjaźni z nimi złączonych narodów. Zwycięstwo drugiego, to świt wstającego lepszego dnia, gdy na jaśniejącym nieboskłonie zapali się jutrzenka wolności.

NA POLACH Grunwaldu i Tannenberga ważą się losy mas ludzkich, na ostrzach mieczów błyska nadzieja, ginie wraz z bronią, wypadającą z martwiejącej ręki, i wraca znowu w tętencie pędzących do walki chorągwi pancernych. Z wiary głębokiej, niezłomnej odwagi i nadludzkiego prawie wysiłku obu narodów wyrasta potężne, po wszystkie wieki wspaniałe zwycięstwo. Leży u stóp królewskich, w prochu śmiertelnej nicości, wielki mistrz Ulrich von Jungingen, tak niedawno jeszcze pyszny i pewny siebie wódz



hufców zakonnych. Obok wielkiego mistrza wielki komtur i wielki marszałek, a dalej komturowie, bracia i słudzy zakonni, rozpostarci w martwym, nieskończonym szeregu, jak nieznającemi granic i końca były krzywdy, wyrządzane przez pogromiony Zakon.
NAJWIĘKSZE to polskie nad Niemcem zwycięstwo jasną chwałą opromieniło Jagiełłę i Witołda, wodzów i rycerzy, odblaskiem słonecznym i radosnym spadając na oba narody i dając im na długie lata wiarę i otuchę. Dało ono odpór krwawy stałej inwazji niemieckiej na ziemie Polski i Litwy, nakazało szacunek dla rycerskiej ochoty obrońców skarbu wolności i niezależności państwa. W bezsilnej wściekłości i panicznej trwodze cofały się niedobitki krzyżackie na północ. Z jedynym, niezniszczonym jeszcze oddziałem, trzy tysiące ludzi liczącym, pędził do Malborga komtur świecki Henryk von Plauen i, zamknąwszy się w stolicy, prośby pokorne słał do króla o pokój rychły i zmiłowanie.
ŻĄDAŁ król poddania się na łaskę i niełaskę, a gdy żądaniu jego odmówił komtur na zwłokę działając, do oblężenia przystąpiono, chcąc zniszczyć ostatnią ostoję wroga. Wytrwałość nie była jednak cnotą Polaków. Nie wytrzymały szeregi polskie przedłużającej się wojny, zaczęto uchodzić do domów, zmuszając króla, na czele przerzedzonego wojska, do odstąpienia z pod murów Malborga. W kilka dni później odstąpił również Witołd. Promienie zwycięstwa grunwaldzkiego zaczęły przygasać. Hufce polskie do morza nie dotarły.

POD ZŁEMI wróżbami wygranej wspaniale bitwy, a prawie przegranej wojny, rozpoczęła się morska polityka nowej dynastji Jagiellonów. Dopiero gdy Stany Pruskie dobrowolnie oddały ziemię pomorską pod zwierzchnictwo króla Kazimierza Jagiellończyka, rozpoczęła się nowa wojna, która po trzynastu latach doprowadziła Polskę do osiągnięcia nareszcie brzegu morskiego w roku 1466. Gdańsk jednak, który staje się jedynym portem polskim, otrzymuje od tegoż króla daleko idące przywileje, czyniące go jakiemś odrębnem państewkiem, niezależnem prawie od woli władców Polski.

Stracone zostają Prusy Książęce, oddane w lenno krzyżakom, a później Hohenzollernom. Napróżno król Zygmunt Stary wysyła swoje wojska pod Królewiec, nową stolicę teutońskiego zaboru. Powoli usuwa lenniczą zależność i utrwala się chytry Brandenburczyk po obu stronach ujścia Wisły, która na wartkich falach niesie do morza obfity dorobek pracy ludu polskiego.

WŚRÓD stale posuwającej się w głąb lądu fali germanizacyjnej, Gdańsk, jedyne z miast niemieckich na pobrzeżu Bałtyku, nie osiągnął dostatecznych wyników w opanowaniu głębokiego zaplecza. Stoi pod tym względem daleko za innemi miastami portowemi z Lubeką na czele, a nawet za Szczecinem, w którym długo jeszcze panują zniemczeni książęta słowiańscy.

BURZY się jednak przeciw woli królewskiej, reprezentującej najżywotniejsze interesy Rzeczypospolitej, przeciwstawiając się jej nawet wówczas, gdy władcy Brandenburgji i Prus Książęcych chytrze wyczekują. Gdy przewidujący król Zygmunt August wielkim wysiłkiem będzie chciał stworzyć siłę zbrojną na morzu przy pomocy systemu kaperskiego, wystąpi zbuntowane miasto wyraźnie przeciwko interesom państwa, prowadzącego uciążliwą wojnę o panowanie na morzu. Jedenastu kaprów, morskich żołnierzy królewskich, ubranych w słomiane korony, ścięto na podstawie bezprawnego wyroku.

TAKI sam los spotyka zresztą innych kaprów polskich, pojmanych na morzu przez Duńczyków, a pozbawionych życia publicznie w Kopenhadze. O ileż mniej szczęśliwi są przywódcy tych naszych żołnierzy morskich, Wąsowicz i Spiring, którzy w ucieczce muszą ratować swoje głowy, przez władze państwowe niebronieni, od bohatera narodowego — kapra Franciszka Drake, uznanego za jednego z twórców potęgi morskiej Wielkiej Brytanji.

PROGRAMEM politycznym pozostają tak zwane »konstytucje Karnkowskiego«, mające na celu ścisłe związanie miasta z państwem. Gdańsk obietnicą stu tysięcy złotych kupuje od ostatniego z Jagiellonów, znajdującego się coprawda w trudnych warunkach państwowych, prawo do dalszej samowoli i polityki, nie mającej nic wspólnego z polską racją stanu. Pozostaje on nadal obcą i szkodliwą naroślą na ciele Rzeczy-



pospolitej, tamującą jej rozwój, uszczuplającą jej suwerenne prawa, duszącą w zarodku każdy plan usamodzielnienia się gospodarczego przy pomocy potężnego żywiołu morskiego. Nie zwracają Polsce praw państwa morskiego zdobycze na wschodzie. INFLANTY mają wprawdzie pewne znaczenie dla północno-wschodnich połaci kraju, nigdy jednak nie mogą zastąpić zachodniej granicy morskiej, związanej z królową polskich rzek Wisłą. Do morza Czarnego, pomimo zwrócenia się ekspansji polskiej na południowy wschód, nigdy Rzeczpospolita w istocie nie dotarła. I chociaż na rozkaz królewski kaprowie polscy znajdą się w portach inflanckich, choć król Zygmunt August stwierdza, że »wszelkie zarządzenia na morzu są w jego mocy«, wielka i długotrwała walka dynastji Jagiellonów o władztwo morskie kończy się w rzeczywistości przegraną, wskutek oddania handlowego wykorzystywania brzegu pomorskiego w ręce obcego żywiołu gdańskiego, oraz wskutek utrwalenia się, za zgodą najwyższej władzy w Polsce, wrogich Hohenzollernów po obu stronach naszego wąskiego dostępu do morza.
Z TEJ klęski politycznej i gospodarczej państwa polskiego, która się dokonywa w okresie jego największej potęgi, nie wywołując zresztą wydatniejszego zainteresowania ogółu obywateli, zrodzą się w niedalekiej przyszłości ważkie następstwa, wstrząsające bezustannie podwalinami Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, aż do ostatecznego jej upadku.
BĘDZIE walczył jeszcze o władzę nad Gdańskiem i Inflantami wielki król Batory, osiągnie znaczne nawet korzyści wojenne, szczególnie na wschodzie, lecz przedwczesna śmierć położy kres jego mocarstwowym zamiarom. A później już nie bezpośredni interes Rzeczypospolitej, lecz raczej dynastyczne zamierzenia polskich Wazów, uwikłają nas w długotrwałe wojny ze Szwecją, z których oba państwa wyjdą osłabione, nie osiągając upra-

U GÓRY: 3. SPRAWA MORSKA NIE BYŁA OBCA ŚWIATLEJSZYM MĘŻOM STANU POLSKI PRZEDROZBIOROWEJ. OTO DAWNY POLSKI OKRĘT WOJENNY O 60 DZIAŁACH.—Z PRAWEJ STRONY: 4. »ZIELONY MOST« PRZEZ MOTŁAWĘ. TĘDY PŁYNĘŁY SZKUTY POLSKIE, ŁADOWNE ZBOŻEM.

gnionego »dominium maris baltici«. Nie zatrzymują biegu wypadków ludzie tej miary co biskupi Karnkowski i Solikowski, oraz hetman wielki Koniecpolski, którzy zagadnienie morskie i jego znaczenie dla państwa oceniali i rozumieli znakomicie. ZAJMUJE się morzem bez ważkich wyników dla Polski król Jan Sobieski. Czyż mogła jednak Rzeczpospolita w okresie staczania się po równi pochyłej do nieuniknionego upadku państwowego uzyskać władztwo morskie, którego nie zdobyło wzrastające państwo Piastów i kwitnące Jagiellonów? Uparte zajmowanie brzegu bałtyckiego przez Niemców, znakomicie uzupełnione sprowadzeniem krzyżaków do Prus, rzuciło swój tragiczny i ponury cień na życie i rozwój narodu, nie pozwalając w ciągu długich siedmiuset lat zniweczyć pełnych grozy następstw tego stanu rzeczy. I po dzień dzisiejszy nie przestaje ten cień złowrogi przesłaniać nam wstającego słońca mocarstwowej przyszłości.

PODCZAS stupięćdziesięcioletniej niewoli marzenia nawet o posiadaniu brzegu morskiego i własnej na niem siły zbrojnej, zabezpieczającej władanie, stały w rażącej sprzeczności z rzeczywistością nieszczęsną i beznadziejną. A w tym właśnie okresie rozbudowywały się wspaniale pobrzeża wszystkich morskich narodów, które idąc szybko z postępem czasu i kultury, zdobyły ostatecznie kulę ziemską. Nas, wskutek ciężkich przewinień przeszłości, przy podziale świata nie było. Nie powiewała nasza bandera morska na statkach, które wywoziły z kraju wytwory rąk i umysłów polskich, a także lud polski za ocean, nie nakazywała szacunku dla narodu i państwa, wznosząc się dumnie na masztach okrętów marynarki wojennej. Polska, która mimo upadku państwowego trwała w sercach obywateli, pozostała w prężącej się do wolności sile żywotnej narodu na obszarze zajętym przez Polaków, na morzu jednak istnieć zupełnie przestała.




PORTA HONORIS
quam
Serenissimo Potentissimo, Invic:
tissimo Principi VLADISLAO
VI Dei Gratia Poloniarum
Regi etc. etc. etc. Domino
suo clementissimo Magno
in sua Prussia Hospiti
erexit et Obtulit:
Andreas . Scato .
Gedani A.D. 1646
1646
J. Falck fecit

NIEWYZYSKANE zwycięstwa przeobraziły się w wielowiekową klęskę. Powstająca wśród zmagań narodów w »powszechnej wojnie« młoda Rzeczpospolita Polska zajaśniała odrazu wielkiem zwycięstwem, odniesionem w walce o wolność pod wodzą nieśmiertelnego hetmana Józefa Piłsudskiego. A choć nie była to wojna o morze, logicznem następstwem utrwalenia się zwycięskiego państwa w nienaruszalnych przez wrogów granicach, stała się budowa portu własnego, niezbędnego dla wojny i pokoju. W naszych oczach buduje się wielkie dzieło, które można nazwać wykonaniem testamentu walczących o dostęp do morza Piastów, uwieńczeniem wspaniałego wysiłku grunwaldzkiego, niestety o pięćset lat za późno urzeczywistnionem, a wreszcie osiągnięciem wielkich celów, zarysowanych w dążeniach Zygmuntów i Batorego. Po raz pierwszy w ciągu historycznych dziejów Polski powstaje nad Bałtykiem port — niezłomną wolą władzy zwierzchniej państwa budowany, a powołany do służby Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i broniony okrętami własnej marynarki wojennej. Rozpoczynając budowę Gdyni, naród przez decyzję rządu wypowiedział swą wolę. Musimy stać się państwem morskiem. Bodajbyśmy tylko w nakazanym przez Wielkiego Wodza i Nauczyciela »wyścigu pracy« nie ustali przedwcześnie, gdyż olbrzymie i zachwaszczone mamy do przeorania pole. Aby wrócić na zasadnicze kierunki dążeń mocarstwowych, nie dających się pomyśleć przy pominięciu szlaków morskich, niezbędna jest praca licznych pokoleń polskich. Należy je więc wychowywać w miłości do tego potężnego i wiecznego żywiołu, dzięki któremu niejeden już naród odegrał wielką rolę dziejową. Budowa Gdyni to wielkie, olśniewające zwycięstwo, musimy wytrwałą pracą wygrać wojnę o posiadanie własnego, przez nas organizowanego i rządzonego brzegu morskiego.

GUSTAW ORLICZ-DRESZER



Z LEWEJ STRONY: 5. DOKUMENT W TŁUMACZENIU POLSKIEM BRZMI: »BRAMA HONOROWA, KTÓRĄ NAJJAŚNIEJSZEMU, NAJPOTĘŻNIEJSZEMU, NIEZWYCIĘŻONEMU WŁADCY WŁADYSŁAWOWI IV Z ŁASKI BOSKIEJ KRÓLOWI POLSKIEMU ETC. ETC. ETC. PANU SWEMU NAJMIŁOŚCIWSZEMU WIELKIEMU W SWYCH PRUSIECH GOŚCIOWI WZNIÓSŁ I WYSTAWIŁ ANDRZEJ SCATO. GDAŃSK R. P. 1646«. — NA PRAWO: 6. MEDAL POLSKI Z 1768 R. Z NAPISEM: »PRZECIWIEŃSTWOM NIE DAJ SIĘ ZWYCIĘŻYĆ«.



POLSKA NAD BAŁTYKIEM

GDY DZIŚ stajemy na naszem szczupłem wybrzeżu morskiem, gdy z Gdyni dostrzegamy jasne światła Gdańska, a wprost przed sobą latarnię na Helu i czasem błyski latarni rozewskiej, te słupy świetlne, zamykające gospodarczo czynne granice morskie Polski, to jakże niesamowicie błąkają się w mózgu i duszy słowa Tomasza Święckiego, zawarte w jego pięknej broszurze, wydanej w r. 1811 »O panowaniu Polaków na morzu Bałtyckiem«: »...za szczęśliwego panowania Zygmunta Augusta, kiedy naród nasz panem brzegów morza Bałtyckiego od ujścia Odry aż do odnogi Finlandzkiej stał się, miasta Anzeatyckie Króla Polskiego o protekcję na morzu w r. 1557 upraszali«.

TUŻ PRZED wielką wojną w r. 1914 mogło się wydawać, że wystarczy jeszcze kilka dziesięcioleci, a już zaginą ostatnie szczątki spraw polskich nad brzegami Bałtyku. Przemyślany nacisk działalności germanizacyjnej szedł z obu stron; był wyposażony we wszystkie narzędzia niszczenia polskości. Szkoła i kościół, wojsko i administracja, podatki i kredyty, komisja kolonizacyjna, prawa wyjątkowe, cała sieć niemieckich związków społecznych i gospodarczych — wszystko to stanęło, już nie do walki z polskością dawnego Pomorza, bo tę walkę już uważano za wygraną, ale do zatracenia wszystkich śladów prawa polskiego do tej ziemi i wybrzeża.

ALE WŁAŚNIE zabrakło tych niezbędnych kilku dziesięcioleci. Wyrok w tym wielkim procesie dziejowym zapadł — z pruskiego stanowiska — o dwa pokolenia za wcześnie. Jeszcze bowiem matki tych drobnych obywateli, tych licznych tysięcy małych, szarych ludzi, włościan, rybaków, robotników najemnych, uczyły swe dzieci modlitwy polskiej, jeszcze pamiętały jakieś resztki legendy o dawnej wielkości i sławie Polski, jeszcze umiały szczepić bohaterski hart wytrwania przy własnej mowie i przy własnem, odrębnem poczuciu narodowem, w tym zalewie zewnętrznej potęgi germańskiej.

W WYNIKU tego cichego i upartego, a wciąż jeszcze zwycięskiego bohaterstwa ludności Pomorza mogła Polska przed kilkunastu laty powrócić nad wody Bałtyku, mogła docisnąć się do tego naturalnego źródła bogactwa i handlu, jakiem było od tysiącleci, jest dziś i będzie zawsze: morze. Przyznane Polsce rodzime etnograficznie wybrzeże morskie stanowi zaledwie około 2% całej granicy Rzeczypospolitej. Prawa nasze w ciągu wieków uległy znacznemu ograniczeniu. Ale nie ilość kilometrów brzegu morskiego rozstrzyga o wartości i wynikach polityki morskiej narodów. Tu czynnikiem rozstrzygającym jest zdolność twórcza samego społeczeństwa; jego odzew na potrzeby gospodarcze, jego wola i siła.

DLA NOWEJ Polski właśnie na tym małym skrawku wybrzeża morskiego zbiegły się najważniejsze elementy jej polityki. Choć jeszcze często podświadomie, choć jeszcze nieraz niedość wyraźnie, a już w miljonach ludzi, w miljonach serc i umysłów poczyna się gruntować ta prawda, że tu, u zbiegu polskiej ziemi do wód Bałtyku, dokonało się istotne i jedynie prawdziwe zjednoczenie ziem polskich w jeden cały, wystarczający i niezależny organizm państwowy; że odwrotnie, bez tego własnego i bezpośredniego dostępu do morza, przez obszar etnograficznie polski nie mogłaby być zakończona czynna walka o zjednoczenie Polski, choćby stworzono wszystkie kunsztowne i prawne pozory dostępu przez obce nam duchowo i gospodarczo porty. Tu, w tem symbolicznem a zarazem tak konkretnem słowie »Gdynia«, urzeczywistnia się nasza łączność z całym światem, tu granice najodleglejszych

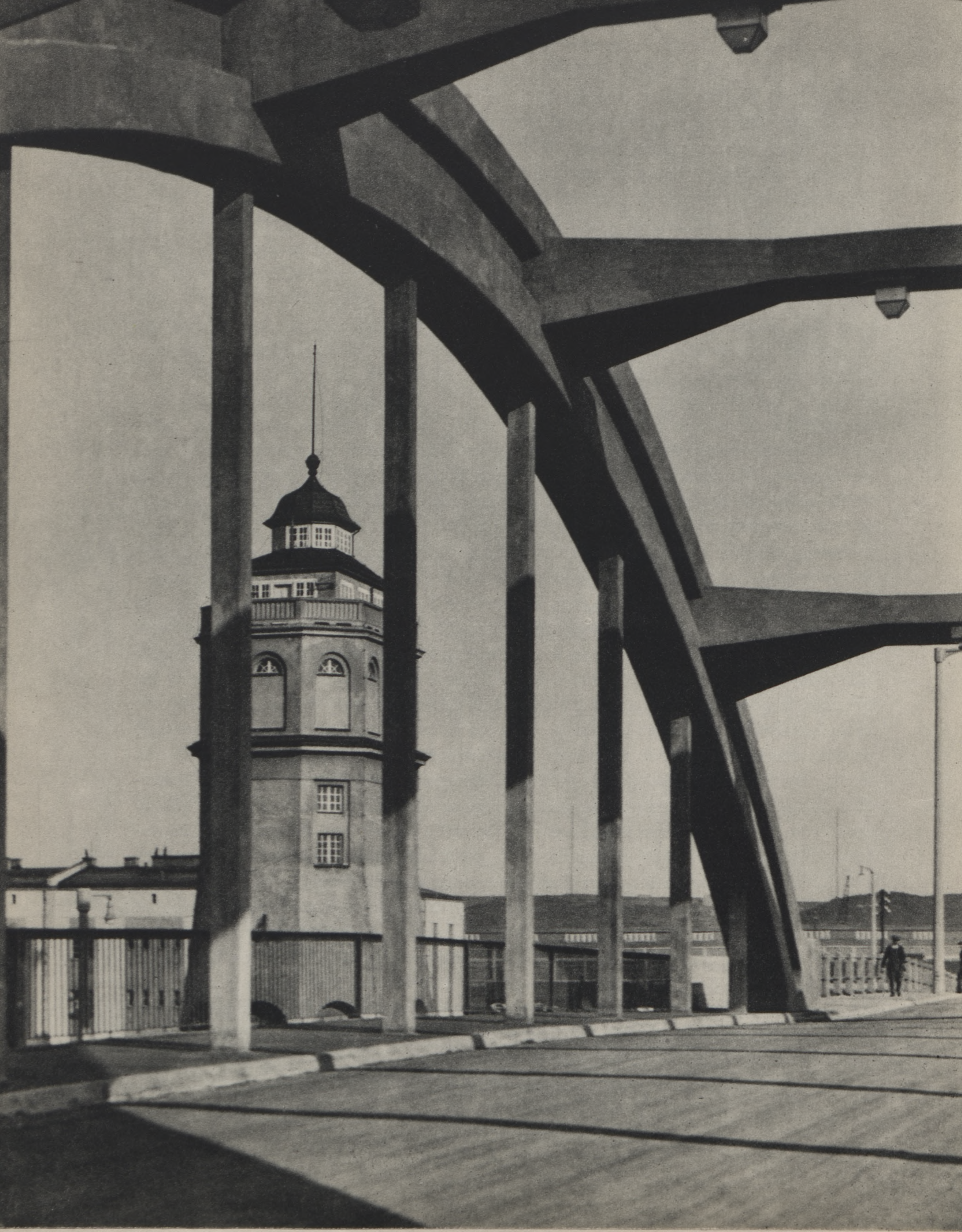


państw przybliżają się do nas, tu zbiega się prawdziwe sąsiedztwo z licznemi narodami świata, tu możemy budować prawdziwą opinję obcych o prawdziwej »Polsce przy pracy«.

TU WŁAŚNIE, nad Bałtykiem, między ujściem Wisły a brzegiem Żarnowieckiego jeziora,ześrodkowały się najważniejsze zagadnienia gospodarcze współczesnej i przyszłej Polski. Chcieć uruchomić bogactwo polskich surowców, chcieć zapewnić pracę dla miljonów rąk w Polsce, chcieć zabezpieczyć prawa dla przyrastającej corocznie ludności, chcieć pchnąć życie nasze o krok naprzód, podnieść wskaźniki wytwórczości i spożycia, wywozu i przywozu, zdolności podatkowej i budżetowej, kapitalizacji i cywilizacji, to znaczy chcieć rozewrzeć szeroko wrota działalności handlowej. Ale Polska — jak żadne inne bodaj państwo w Europie — jest otoczona martwemi gospodarczo granicami lądowemi. Przez nie i towar i każde najdrobniejsze zagadnienie gospodarcze zaledwie się przeciska, nie płynie — ale sączy się z największą trudnością. Na jednych granicach tli się od szeregu lat »pozycyjna« wojna celna, na innej wymiana towarowa prawie nie dochodzi do skutku z powodu braku dynamiki konsumcyjnej, na innej jeszcze nastąpiły takie zmiany strukturalno-gospodarcze, że wszelki ruch towarowy zamarł. Aż dopiero tu, na tej małej granicy bałtyckiej, przedarła się ta martwa zapora i lawina wagonów z towarami polskiemi runęła w świat.

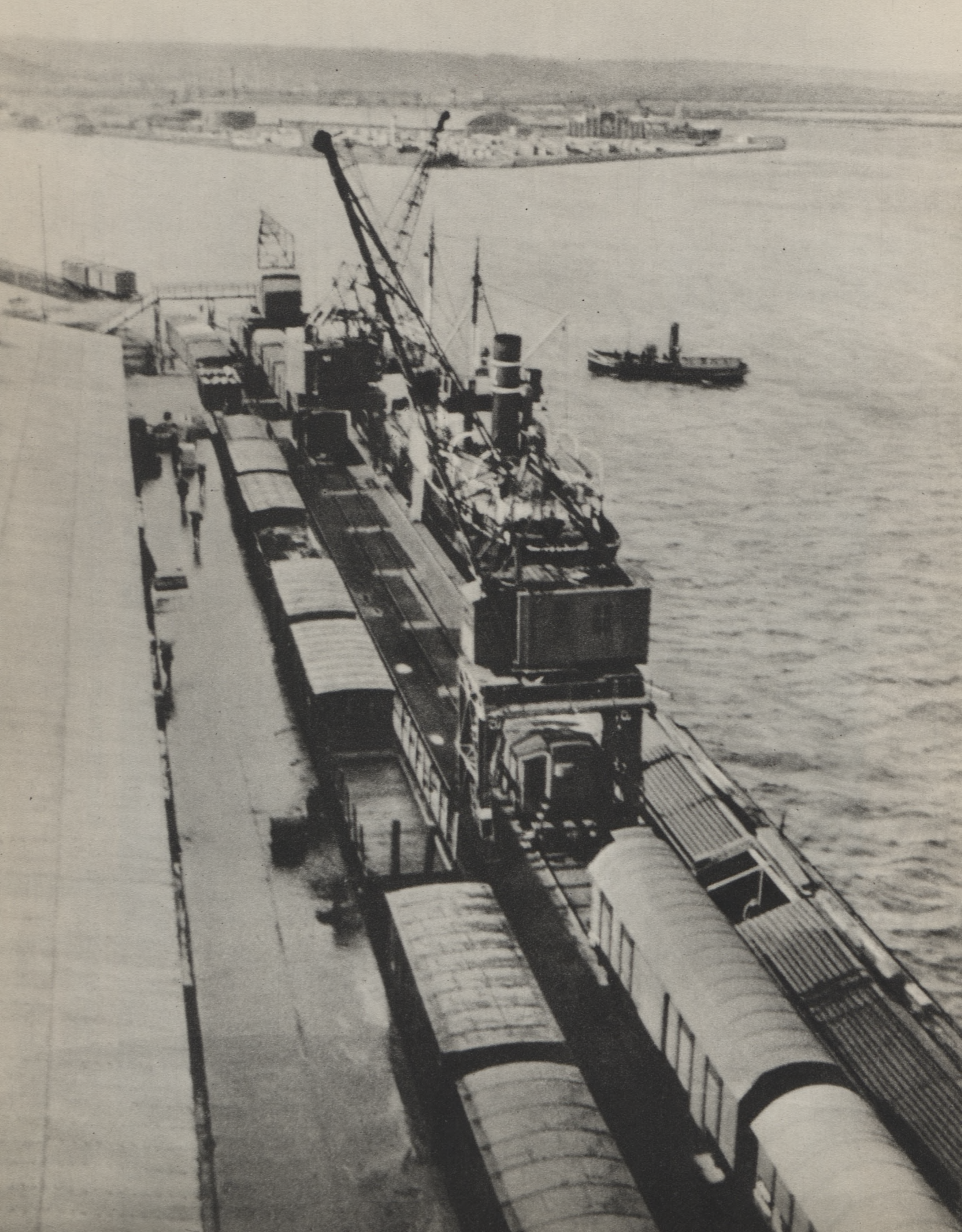
ALE ile jeszcze pozamaterjalnych wartości ta właśnie granica, ten właśnie symbol, nazywający się »Gdynia« może wykazać na swoim rachunku? Przecież tu właśnie powstaje wielka akademja handlu międzynarodowego dla całej Polski. Te braki, które pozostawiła w instynkcie naszym dawna, historyczna, szlachecka Rzeczpospolita, i te, które przybyły w okresie wielkiej niewoli, gdy byliśmy przedmiotem wyzysku gospodarczego, usuwa obecnie własna twórcza praca na wybrzeżu i na morzu. Tu — pod naciskiem wojny celnej — musiał przyjść Śląsk ze swym węglem, i w oparciu o morze własną pracą zdobył rynki światowe, o których dawniej nie mógł nawet marzyć. Tu przybyły potężne huty polskie, gdy gdzie indziej napotkały trudności w zaopatrzeniu się w rudę żelazną i łom. Tu dotarły cukrownie polskie z wywozem cukru, tu Łódź i inne ośrodki włókiennicze przyszły po bawełnę, tu poczęły się skupiać zainteresowania przemysłu spożywczego, tu rodziły się nowe inicjatywy wytwórcze i handlowe. Czyż nie zaszedł tu cud nauki w tej symbolicznej polskiej akademji handlowej, która zwie się »Morze«, »Gdynia«, »Gdańsk«, gdy dziś jeden z wybitnych przedstawicieli wielkiego koncernu przemysłowego na Śląsku stwierdzał, że najbardziej opłacającą się gałęzią pracy w okresie przesilenia są tylko wielkie inwestycje, dokonane przez ten koncern w Gdyni? I jeszcze coś ważniejszego. Tu dokonało się i dokonywa dalej zjednoczenie wszystkich ugrupowań polskich; wobec tego zagadnienia cichną wszystkie spory i nieporozumienia; wszyscy, którzy noszą imię Polaków, gotowi są do obrony swego skarbu narodowego, symbolu swojej niepodległości — morza.

TU WRESZCIE w oczach całego społeczeństwa wciela się potęga woli i świadomej polityki państwa, tu cała Polska widzi jak w zwierciadle, że stać ją na dokonanie wielkiego dzieła, gdy chce, tu budzi szacunek obcych dla swej pracy i woli. Tak więc i w polityce państwa i w duszach najszerszych warstw społeczeństwa polskiego dokonało się doniosłe przeobrażenie w stosunku do zagadnienia morskiego.





PO LEWEJ STRONIE: 9. MONUMENTALNY FRAGMENT GDYNI. — PO PRAWEJ: 10. PORT GDYNI O ZMIERZCHU.



11. 12. GDYNIA. NAJWAŻNIEJSZY NA BAŁTYKU PORT, KIPI ŻYCIEM, W PRACY NIE USTAJE ANI NA CHWILĘ, WIĄŻE POLSKĘ Z CAŁYM ŚWIATEM. JEST WROTAMI, PRZEZ KTÓRE POLSKA ODDYCHA.





13. Z LĄDU NA MORZE.

MOŻNABY powiedzieć, że ekspansja i międzynarodowa współpraca gospodarcza Polski, zmierzająca od wielu dziesięcioleci w kierunku »wschód-zachód«, poczęła się nastawiać na kierunek »północ-południe«. Każda statystyka ruchu towarów mówi o tem dokonywającem się coraz bardziej wyraźnie przeobrażeniu. Jednocześnie — »linje magnetyczne« zainteresowań gospodarczych coraz bardziej układają się w kierunku naszego morza i portów polskich w Gdyni i Gdańsku. Podobne przeobrażenia zachodzą w stosunku całego społeczeństwa i całego narodu do spraw morskich. Jeszcze przecież tak niedawno zagadnienie to było prawie obce opinji publicznej. Dziś żywotne zainteresowania gospodarcze, związane z polityką morską, krystalizują się na obszarze całego państwa. Niema dziś zakątka w Polsce tak zapadłego, tak odciętego od świata, w którym nie znanoby dobrze tego słowa: Gdynia. W tych okolicznościach osiągnięte wyniki muszą być poważne. Ujmijmy w liczby najważniejsze wyniki naszej polityki morskiej.
GDY WIĘC np. w r. 1926 przechodziło średnio miesięcznie przez Gdańsk 525,0 tys. tonn, a przez Gdynię zaledwie 34,5 tysięcy tonn towarów, to w r. 1930 Gdańsk przeładował średnio miesięcznie 684,4 tys. tonn, a Gdynia 302,4 tysięcy tonn. W lipcu 1933 r. Gdynia w przeładunku osiągnęła 598,2 tys. tonn, a Gdańsk spadł do liczby 409,8 tysięcy tonn obrotu w wywozie i przywozie. Zdolność przeładunkowa Gdyni — wedle liczb osiągniętych istotnie pod koniec października u. r. — przekracza 8 miljonów tonn w stosunku rocznym, to znaczy jest prawie czterokrotnie większa niż istotny przeładunek Gdańska tuż przed wojną i zwyż dwukrotnie większa niż przeładunek dokonany w Szczecinie w r. 1931. W ciągu 7 lat praktyczna zdolność przeładunkowa Gdyni wzrosła prawie dwudziestokrotnie!
W STOSUNKU do ogólnego międzynarodowego obrotu towarowego Polski, t. j. do jej całkowitego przywozu i wywozu, wybrzeże morskie do r. 1925 nie grało jeszcze poważniejszej roli. W r. 1929 drogą morską, t. j. przez Gdynię i Gdańsk, szło już 44% naszego wywozu według wagi towarów i 27% według wartości. Za pierwsze półrocze 1932 r. drogą morską przeszło prawie 69% całego polskiego wywozu, a obecnie liczba ta przekracza nawet 70%. Tak więc w ekspansji wywozowej kilometr wybrzeża morskiego jest już obecnie przeszło stokrotnie donioślejszy dla nas, niż kilometr granicy lądowej, a przecież w twórczym wysiłku polskiej polityki morskiej jesteśmy właściwie dopiero u samych początków.
W ROKU 1924 wyszło z Gdyni zaledwie 24 okrętów, w r. 1931 liczba ta wzrosła zwyż stokrotnie, gdyż doszła do 3.150 okrętów, przyczem średni tonaż okrętu wzrósł prawie o 50%. Gdynia posiada obecnie około 50 kranów najnowszej konstrukcji oraz duży szereg przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych, ekspedycyjnych, bankowych i maklerskich. Podobny rozwój wykazał również port gdański, gdyż zasadnicze przestawienie kierunków ekspansji handlu polskiego leżało i leży również w interesie tego portu.
NIE łudźmy się i nie upajajmy triumfem, że te zdumiewające wyniki, nie mające wprost przykładu w świecie, przekraczające nawet wyobrażenia amerykańskie z okresu najświetniejszej »Prosperity«, są wynikiem tylko naszych zasług, naszych wielkich pociągnięć i naszych nakładów. Raczej przeciwnie, musimy zawsze pamiętać, że wysiłki i trudy nasze na wybrzeżu morskiem są dopiero w okresie początkowym, że jeszcze





14. ROZEWIE
LATARNIA.

powstawać tam będą trudne, ciężkie i kosztowne zagadnienia w ciągu całych dziesięcioleci, że polityka morska na długo jeszcze będzie sprawdzianem charakteru ludzi i mężów stanu, że osiągnięcia ostoją się pod naporem trudności tylko przy niezłomnem i uporczywem trwaniu na raz obranej drodze, że nowe powodzenia będą wymagały nowych nakładów, coraz większych i coraz trudniejszych. Takie bowiem jest prawo wcielania w życie każdego programu, że początek idzie dość łatwo, pierwsze osiągnięcia przychodzą szybko, a każde następne powodzenie, każdy następny wynik coraz trudniej. Z TEGO znamiennego faktu, że nasza mała granica morska wykazała tak szybko tak niezwykłą, tak niespotykaną nigdzie i nigdy w Europie żywotność, że nasze porty handlowe wykazały rozwój, który bodaj niema drugiego przykładu w historji gospodarczej, należy wyprowadzić inne, niemniej ważne dla nas wnioski. PRZEDEWSZYSTKIEM więc możemy stwierdzić, że olbrzymi ruch towarowy w kierunku morza powstał u nas wskutek tego, że odwrotnie nasze granice lądowe były tak oporne wobec celów gospodarczych i międzynarodowej wymiany towarowej, jak żadne inne w Europie zachodniej. Stąd wypływa drugi wniosek. Mogą może istnieć i rozwijać się państwa ściśle lądowe, takie jak Szwajcarja, Czechosłowacja lub Austrja. Olbrzymi organizm gospodarczy Polski, związany z masowym ruchem surowców, otoczony martwemi granicami lądowemi, bez dostępu do morza istnieć nie może. Zabrać Polsce kilometr wybrzeża morskiego, to prawie to samo pod względem gospodarczym, co zniszczyć 100 km naszej granicy lądowej. Ta właśnie świadomość wagi i wartości samodzielnej polityki morskiej nowej Polski, w imię potrzeby gospodarczej przebudowy państwa od podstaw, od fundamentów, musi przeniknąć do głębi całe nasze społeczeństwo, musi stać się prawidłem i nakazem moralnym polityki państwowej, uzasadnieniem nieprzerwanych inwestycyj w Gdyni i na wybrzeżu polskiem. PRACOWAĆ nad polskim skrawkiem Bałtyku tak, aby przetworzyć go w wielki i technicznie wyposażony instrument gospodarczy oraz bronić praw Polski do niczem nieskrępowanego dostępu do morza polskiego, to hasła, które dzisiejsze pokolenie ma przekazać następnym, jako niczem niewzruszalny dogmat.

EUGENJUSZ KWIATKOWSKI





15. DWORZEC KOLEJOWY — GDYNIA MIASTO.



16. POCZTA GDYŃSKA JEST NAJBARDZIEJ NOWOCZESNYM BUDYNKIEM POCZTOWYM W POLSCE. —



17. DOM ZDROJOWY W GDYNI SKUPIA TŁUMY TURYSTÓW I KURACJUSZÓW.



18. NA PUSTKOWIACH I TORFOWISKACH GDYŃSKICH WYROSŁY PIĘKNE KAMIENICE, USTAWIONE SZPALEREM PO OBU STRONACH ASFALTOWYCH DRÓG.

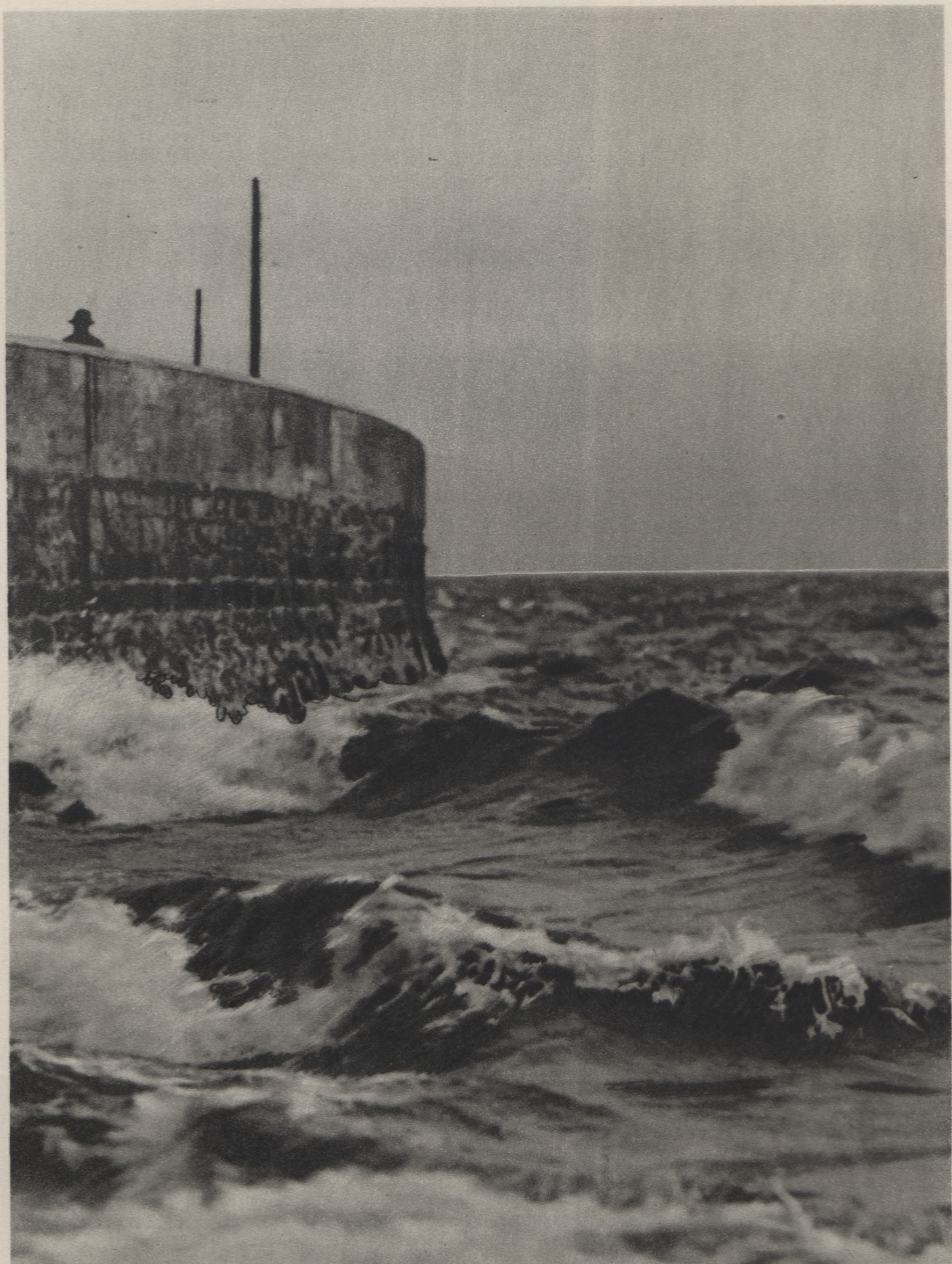
POLSKI BRZEG MORSKI





DZISIEJSZE polskie wybrzeże nad Bałtykiem stanowi tylko drobną część polskiego brzegu morskiego, który za czasów Bolesławów sięgał do ujścia Odry, a w czasach przedhistorycznych był słowiańskim aż poza Łabę. Na brzegu tym wyrosły sławne polsko-słowiańskie grody Gdańsk, Kołobrzeg, Kamień, Szczecin, Wolin, a równie słynne były miasta słowiańskie na wyspie Rugji — Arkona, Korzenica, Rugard. Nadbałtyckie grody słowiańskie, słynne bogactwem, sztuką budownictwa, żeglugą i handlem zamorskim, stały się celem pożądania chciwych, zbrojnych najeźdźców z północy i zachodu. Germański miecz zdobywał »ziemię słowiańską dla pługa niemieckiego« — miasta dla kupca i rzemieślnika. Na przestrzeni długich wieków walki z germańskim pochodem na Wschód kurczył się polsko-słowiański stan posiadania nad Bałtykiem. Rozbiory położyły kres naszemu panowaniu nad morzem.
PAMIĘTAĆ MUSIMY, i z pokolenia w pokolenie przekazywać, dzieje upadku dawnej Rzeczpospolitej, której rozbiory rozpoczęły się od zaboru przez Prusy Pomorza!
DOPIERO ponowne zjednoczenie ziem polskich, odbudowanie niepodległego państwa polskiego, okupione »wojną ludów«, w której nie zabrakło również ofiarnej krwi Polaków, obficie przelanej na wielu frontach, przywróciło Polsce dostęp do morza. Nie powrócił jednak do Polski Gdańsk, wydzielony w wolne miasto, nie przywrócono Polsce Warmji, rozstrzygnięto, z pominięciem interesów państwa polskiego, sprawę Królewca i Kłajpedy. Wbrew jednomyślnym postanowieniom komisji do spraw polskich konferencji pokojowej Gdańsk nie został włączony do politycznych granic Rzeczpospolitej. Stolica Polski nie uzyskała najkrótszego połączenia z jedynym, wówczas, polskim portem przez linję kolejową Warszawa-Mława-Gdańsk, zabezpieczoną odpowiednią przestrzenią ziemi na wschód od tej linji. Królewiec łącznie z Prusami Wschodniemi pozostał w granicach Rzeszy, odcięty, wbrew własnym interesom, od swojego zaplecza. Los Kłajpedy rozstrzygnął później wrogi, niestety, wobec Polski, zamach litewski. Prawda, gdy chodzi o prawy brzeg Wisły, na Warmji i Mazurach zarządzono plebiscyt. Ale warunki prawne i faktyczne plebiscytu były fikcją ujawnienia nieskrępowanej woli ludności i zgóry przesądzały jego wynik na korzyść Niemiec.
SIEDEMDZIESIĄT cztery kilometry brzegu morskiego, nie włączając półwyspu Hel, odzyskała Rzeczpospolita. 74 kilometry dostępu do morza odzyskało państwo polskie, którego powierzchnia wynosi blisko 400.000 km² a liczba ludności — dzisiaj — 32 miljony.
RZESZA niemiecka zajmuje przestrzeń 471.000 km², a brzegu morskiego posiada 1.733 km². W Niemczech, na jeden kilometr brzegu morskiego, przypada 272 km² powierzchni i 43.000 ludności. W Polsce, na jeden kilometr wybrzeża, przypada 2.774 km² powierzchni i 432.000 mieszkańców. Niemiecki brzeg morski liczy przeszło 60 portów. Polska ma tylko 2 porty, z których jeden jest związany z Wolnem Miastem Gdańskiem, a drugi, chluba i duma narodu polskiego — czeka jeszcze na wielki wysiłek — rozbudowę miasta Gdyni. Północno-wschodnie ziemie Rzeczypospolitej, odcięte są od Królewca i Kłajpedy, daleką mają drogę dostępu do morza. Prusy Wschodnie nie rozszerzyły gospodarczego dostępu Polski do morza, stanowią nadal, jak przed wiekami, uzbrojoną kolonję-twierdzę niemiecką nad Bałtykiem, z którą Rzesza nawiązać chce łączność »bezpośrednią«, przygotowując się do nowego

Z PRAWEJ STRONY: 20. FALOCHRON HELSKI HAMUJE ZAPĘDY FAL BAŁTYKU.





pochodu na Wschód. Z dziewięciu państw bałtyckich większość ma długość brzegu i ilość portów w pełni zaspakajających ich potrzeby gospodarcze. Litwa jest już w gorszem położeniu. Położenie Rosji nad Bałtykiem ułatwia stanowisko Łotwy i Estonji, które nie czynią żadnych trudności dla tranzytu rosyjskiego, podobnie jak i Polska, która nie chce być barjerą, lecz pomostem pomiędzy Wschodem i Zachodem. Z pośród państw bałtyckich w najgorszem położeniu znajduje się Polska z 74 km brzegu morskiego i dwoma portami. Prusy Wschodnie i Litwa nie są dla niej pomostem, lecz barjerą, oddzielającą wielką połać ziem polskich od morza.

ODZYSKALIŚMY brzeg morski nad Bałtykiem prawie w takim samym stanie, w jakim pozostawiła go dawna Rzeczpospolita: wydmy, pustkowia, torfowiska, uboga ludność na wybrzeżu, zaniedbana sieć komunikacyjna, niewiele śladów wysiłku państwa zaborczego około podniesienia i rozwoju wsi i miasteczek, rozsianych wzdłuż zatoki Puckiej, czy brzegu Wielkiego morza. Zato wyraźne i dotkliwe ślady strasznego ucisku polskości, zakazów, zarządzeń i bezprawia, stosowanych wobec Polaków na wybrzeżu. Jedynie Gdańsk i najbliższa mu okolica opływały w łaski i dobrodziejstwa pruskiej okupacji. Ale łaski te i dobrodziejstwa nosiły szczególny charakter, miały na celu wzmożenie napływowego żywiołu niemieckiego w Gdańsku, nadanie Gdańskowi charakteru miasta pruskiego. Gdańsk, jako miasto portowe, jako port, słynny port polski na Bałtyku, zeszedł za czasów pruskich do roli drugorzędnej. Niemieckie porty — Królewiec, Szczecin, Hamburg, a nawet Brema — rozwijały się kosztem Gdańska. Jeszcze przed samą wojną skarży się związek kupców gdańskich na Hamburg i Szczecin, które jak »najeźdźcy« zabierają Gdańskowi jego naturalne zaplecze. Rośnie natomiast Gdańsk urzędów, instytucyj państwowych, cywilnych i wojskowych — Gdańsk miasto garnizonowe i przemysłu wojennego. Urzędnicy czynni i w stanie spoczynku, ściągani ze wszystkich stron Niemiec, osiadają w nowo powstałych dzielnicach miasta, umundurowany »prusak«, cywilny i wojskowy, nadaje charakter życiu miasta. Wybrzeże, zwrócone Polsce, nie widziało prawie żadnych poczynań gospodarczych, co więcej, ludność polska tego wybrzeża z trudem znajdowała zajęcie



w uprzemysłowionym gwałtownie Gdańsku. Pracę dostawali przedewszystkiem przybysze z Niemiec, a robotnik polski z wybrzeża musiał wędrować do zachodnich prowincyj Rzeszy. Ucisk polityczny, gospodarczy i społeczny nie zdołał jednak wynarodowić Kaszubów, strażników ostatniego skrawka polskiego brzegu morskiego. ZWYCIĘSKA postawa Kaszubów przechowała Polsce dostęp do morza, nakreśliła najcenniejszy odcinek granic Rzeczypospolitej, wytyczyła drogę rozwoju na przyszłość, otwarła przed Polską wrota na szeroki świat, na drogi dobrobytu i wielkości państwa! POWRÓCILIŚMY nad morze jako państwo, bo przetrwaliśmy nad niem, jako naród. Powróciliśmy na morze bogaci jedynie w doświadczenia błędów, zaniedbań przeszłości, świadomi wiekowych opóźnień w pracy na wybrzeżu i na morzu. Powróciliśmy jednak z wiarą we własne siły, ujawnione w wielkiej wojnie, zahartowane w zwycięskiej walce z najazdem bolszewickim. Rozpoczętą pracę na wybrzeżu i na morzu przenika świadomość najszerszych mas narodu polskiego, która stać się musi instynktem życia zbiorowego następnych pokoleń, że droga Wisły — z południa na północ — jedyna wolna droga na szeroki świat, musi pozostać polską na wieki. Tylko posiadanie tej drogi zapewni Polsce zwycięskie przeciwdziałanie naporowi, idącemu na nas od wieków ze wschodu i zachodu. Tylko trwałe posiadanie dostępu do morza i wykorzystanie go przez Polskę w całej pełni rozwiąże wiekowe zagadnienie stosunków polsko-niemieckich i polsko-rosyjskich. Dla Polski niepodległej gospodarczo i politycznie, ale bez dostępu do morza, niema miejsca w tej części Europy. Bez Polski na Bałtyku niema miejsca dla niepodległej Litwy, Estonji, Łotwy, Finlandji. Bez Polski mocno opartej o brzeg morski zawiśnie w próżni cały powojenny układ polityczny środkowej i wschodniej Europy, zostanie zniszczony przez germański napór od północy i południa. OD WIEKÓW trwający, zwycięski pochód germanizmu wzdłuż brzegów Bałtyku —

NA LEWO: 21. DZIKIE NABRZEŻA GDYŃSKIE PRZYBIERAJĄ REGULARNĄ FORMĘ, KSZTAŁTUJĄC SIĘ W WIELKIE BASENY PORTOWE. — U GÓRY: 22. STARE MOLO PASAŻERSKIE W GDYNI ZNIKNIE NIEBAWEM — ZASTĄPIONE POTĘŻNYM »PIERS'EM«, DŹWIGAJĄCYM AUTOSTRADĘ



wyparcie słowian z nad Łaby i Odry, opanowanie Prus Wschodnich, ziem dzisiejszej Łotwy i Estonji — stanął teraz wobec zmienionego do gruntu położenia. Ci, którzy myślą w Niemczech o podjęciu dawnej »misji dziejowej Germanów na wschodzie«, spotkają dzisiaj nie luźne szczepy, budzące się dopiero do życia narodowo-państwowego, lecz narody zorganizowane, mające poczucie siły i swych praw, narody o starej kulturze, zasobne w siły szerokich mas, które dopiero teraz, po odzyskaniu niepodległości, wchodzą do czynnego życia państwowego. Germańskiej prężności, rozbudzanej żądzą podbojów i grabieży, zdoła się przeciwstawić prężność młodych sił, które ziemi, odebranej z rąk baronów i junkrów pruskich, nie dadzą sobie wydrzeć zpowrotem. Ośrodkiem tych sił musi i powinna być Polska, stąd nowe zadania, jakie spadają na nas na brzegu bałtyckim. Niedość brzeg morski posiadać, niedość go zabudować, uczynić użytecznym dla handlu zamorskiego, potrzeba jeszcze, co najważniejsze, zapewnić sobie wolność i bezpieczeństwo pracy na morzu, bezpieczeństwo brzegu morskiego. A TEMU bezpieczeństwu i wolności już samo położenie geograficzne polskiego brzegu morskiego, wciśniętego pomiędzy brzegi niemieckie, bardzo zagraża. Jedyne wyjście z morza Bałtyckiego na wody mórz i oceanów, cieśniny duńskie, nie licząc kanału Kilońskiego, pozostawionego w rękach Niemiec, a nieumiędzynarodowionego, z łatwością zamknie morska siła zbrojna napastnika. Działanie łodzi podwodnych, broni słabych, jest ograniczone. Użycie łodzi podwodnych na Bałtyku ma swe granice z powodu małej głębokości wody. A JAKI JEST układ sił politycznych i morskich sił zbrojnych na morzu Bałtyckiem? Z DZIEWIĘCIU państw nadbałtyckich państwa skandynawskie dawno już zamknęły okres dążeń do panowania na Bałtyku. Danja, na drodze całkowitego rozbrojenia szuka, a przynajmniej szukała doniedawna, własnego bezpieczeństwa. Duńska flota wojenna składa się zresztą z małych jednostek. Flota szwedzka posiada kilka przedwojennych pancerników, krążowników, kilkadziesiąt torpedowców i 17 łodzi podwodnych, razem około 100.000 tonn i 3.000 marynarzy. Młode państwa nadbałtyckie — Finlandja, Łotwa, Estonja, Litwa liczą razem kilkanaście kanonierek, torpedowców, łodzi podwodnych. Siłą polityczną i siłą zbrojną na Bałtyku jest już bezwątpienia Rosja sowiecka. Sowieckie pancerniki, krążowniki, łodzie podwodne, kontrtorpedowce, torpedowce, odnawiane, a załogi ich szkolone, przedstawiają siłę, z którą należy się liczyć. W okresie ścisłej współpracy i współdziałania politycznego, a zapewne i wojskowego sowiecko-niemieckiego, dymy kominów bolszewickich okrętów wojennych były widziane i z polskiego brzegu morskiego. Siłą panującą przed wojną, a zwłaszcza w czasie wojny, byli na Bałtyku Niemcy. To panowanie miał utrwalić i rozszerzyć pokój niemiecki na wschodzie, pokój Brześcia Litewskiego, oddający pod faktyczne panowanie Niemiec cały brzeg nadbałtycki. Morze Bałtyckie miało się stać morzem niemieckiem. Powojenna polityka Niemiec, dążenia rewizjonistyczno-odwetowe w stosunku do polskiego Pomorza, opanowywanie »pokojowe« Litwy, próby odbudowywania niemieckich wpływów politycznych i gospodarczych na Łotwie i Estonji, podjęcie przez hitlerowców hasła powrotu do dawnej »misji dziejowej Germanów na wschodzie«, każą się poważnie liczyć z dążeniami i siłami niemieckiemi na Bałtyku. Po-





stanowienia traktatu wersalskiego ograniczyły niemiecką flotę wojenną do 6 pancerników o pojemności 10.000 tonn, 6 krążowników po 6.000 tonn, 12 kontrtorpedowców i 12 torpedowców. Łodzi podwodnych i wodnopłatowców Niemcom posiadać nie wolno. Poza tem Niemcy mają prawo zachować kilka starych okrętów wojennych, jako rezerwę. DZISIAJ nikt już nie ma złudzeń, że stan obecny zbrojeń niemieckich odpowiada postanowieniom traktatu wersalskiego. Wymienia się dokładne liczby, daty, miejscowości, związane z ukrytem dozbrajaniem się Niemiec. Zbrojenia morskie trudniejsze były jednak do ukrycia w okresie, w którym Niemcom zależało na zachowaniu pozorów poszanowania traktatów. Dlatego też cały wysiłek niemiecki został skierowany na doskonalenie sił zbrojnych na morzu, dozwolonych traktatami. Nowe kontrtorpedowce, torpedowce, krążowniki, a nadewszystko słynne na cały świat pancerniki, stanowią najdoskonalszy wyraz techniki, nieporównaną wartość bojową, która wprowadziła w podziw nawet świat anglosaski.

Z LEWEJ STRONY: 24. ORŁOWO. PIĘKNO POLSKIEGO BRZEGU, NIESKALANEGO PRZEROSTEM CYWILIZACJI. — U GÓRY: 25. BAŁTYK POD RADŁOWEM.

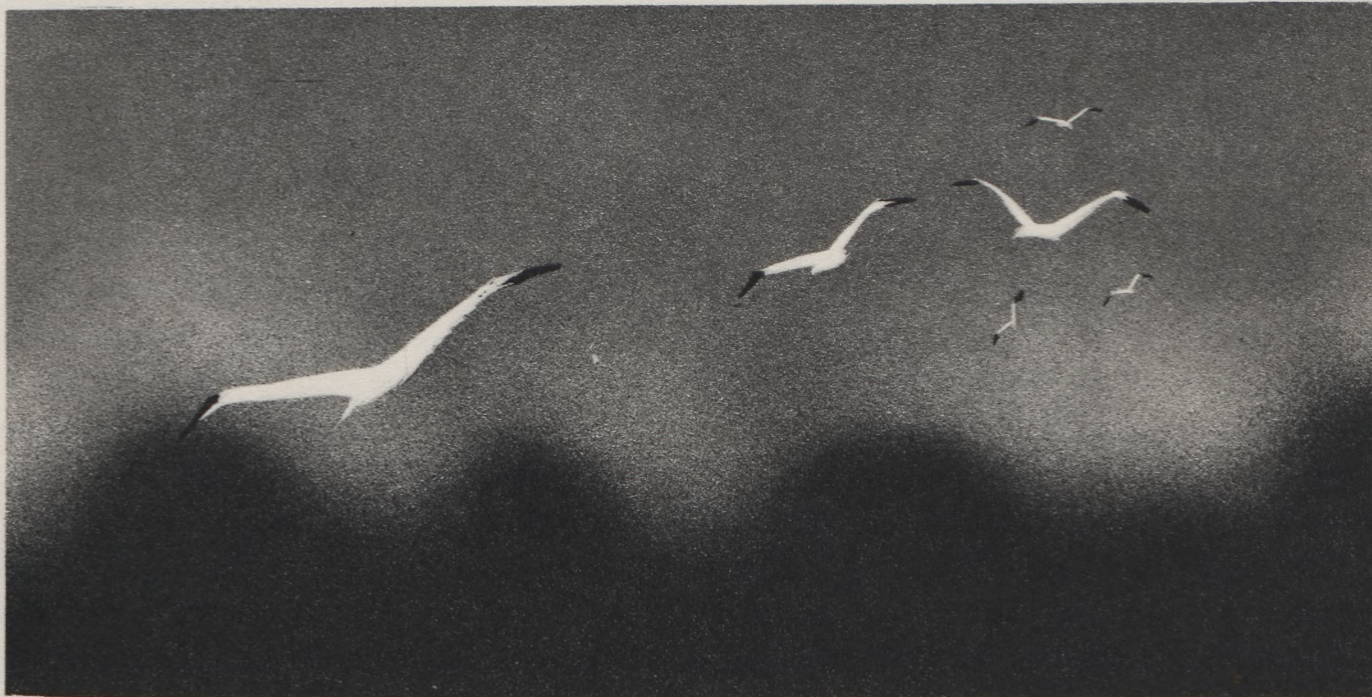


Według opinji angielskiej Niemcy zbudowały i budują pancerniki, których opancerzenie, uzbrojenie, cała konstrukcja, szybkość góruje nad podobnemi jednostkami morskiemi wszystkich marynarek wojennych świata. Dla tych pancerników nie jest straszny ani napad łodzi podwodnych, czy wodnopłatowców. Podobnie i niemieckie krążowniki mają przewagę nad krążownikami tego samego typu marynarki angielskiej, czy francuskiej, nawet nad krążownikami o większej pojemności. Na odbudowywanie morskiej siły zbrojnej niemieckiej zwróciły baczną uwagę dowództwa marynarek wojennych wielu potęg morskich. Dla nas niemniej ważne jest ujawnienie uzasadnienia budowy tych okrętów, zawartego w memorjale generała Groenera. Z memorjału tego wynika jasno, że odbudowuje

26. FALE BAŁTYKU SZTURMUJĄ POD DĄBKAMI WYDMY NADBRZEŻNE—PIERWSZE PLACÓWKI LĄDU.

się i doskonali niemiecką marynarkę wojenną przeciwko Polsce, osłaniając te zamierzenia rzekomem niebezpieczeństwem, zagrażającem Prusom Wschodnim ze strony Polski, rzekomą koniecznością obrony »neutralności niemieckiej«, która przepowiada »zbrojne rozegranie zatargów«. Jak pojmuje ową »neutralność« generał Groener, wynika z dalszych części memorjału, w którym jest powiedziane, »że Rzesza niemiecka tylko wtedy wziąć może udział w walce, gdy rzeczywiście będzie miała widoki na powodzenie«. »Panowanie — niemieckie — na Bałtyku jest dzisiaj faktem w zestawieniu z siłą zbrojną morską, którą Polska chwilowo posiada«, głosi w innem miejscu omawiany memorjał. Dla tych samych celów dowództwo niemieckiej marynarki wojennej zostaje przeniesione z morza Północnego na brzeg Bałtyku, do Kilonji; a »biedne, wygładzane Niemcy« stać na roczny trwały wydatek blisko pół miljarda złotych, przeznaczonych w budżecie na marynarkę wojenną. Traktat wersalski określił liczbę marynarzy niemieckich okrętów wojennych na 15.000. A ilu marynarzy niemieckich okrętów handlowych, morskich szturmowych bataljonów hitlerowskich, może jutro stanąć jako załoga zmontowanych łodzi podwodnych, wodnopłatowców bojowych, wyrabianych w ukryciu? NIEMCY SĄ JUŻ dzisiaj bezwątpienia groźną siłą polityczną i zbrojną na Bałtyku. OTO SIŁY polityczne i wojskowe morskie ośmiu państw nadbałtyckich. Pozostaje Polska. Krótki brzeg morski, zaczątki siły zbrojnej na morzu — oto co możemy przeciwstawić dzisiaj napastnikowi, uderzającemu od strony morza. Krótkość polskiego brzegu morskiego, brzegu który w walce na morzu stanowi oparcie i podstawę działań broni morskiej, nakazuje Polsce tem bardziej powiększyć, wzmocnić, udoskonalić marynarkę wojenną i obronę morską, zapewnić bezpieczeństwo i wolność pracy polskiej na morzu. Polski brzeg morski czeka jeszcze na obronę morską, a polska straż na Bałtyku będzie strażą nie panowania polskiego, lecz strażą wolności i niepodległości małych narodów nadbałtyckich.

JAN DĘBSKI





POLSKIE PORTY MORSKIE





Z LEWEJ STRONY I U GÓRY: 27. WSPANIAŁA PANORAMA GDYNI.

DOSTĘP do morza i odpowiednie wykorzystanie tego dostępu były zawsze najpotężniejszą dźwignią cywilizacji i dobrobytu narodów. Te kraje, które energją, przedsiębiorczością a przedewszystkiem wytężoną i nieustępliwą pracą swoich mieszkańców potrafiły opanować morze, wznosiły się wysoko. Z chwilą natomiast zaniedbania swoich interesów morskich chyliły się coraz niżej, a często staczały się na dno ostatecznego upadku. Niema bodaj w dziejach przykładu, by jakieś państwo, posiadając obszerny dostęp do morza, o pracę na morzu nie dbało i dobrowolnie wyrzekało się dobrodziejstw, z tego morza płynących. A tymczasem takiem państwem była dawna Polska. Urzeczona rozległemi widnokręgami wschodu odwróciła się od morza mimo nawoływań ludzi światłych w narodzie. Skutki tego aż nadto dobrze mamy w pamięci. ODRODZONE państwo polskie powróciło nad Bałtyk. Został nam jednak z dawnych, obszernych i rozległych wybrzeży tylko kilkudziesięciokilometrowy wycinek. Odosobnione w pierwszych latach niepodległości nawoływania o realny program polskiej pracy na morzu trafiły na grunt podatny i niebawem, pod wpływem oczywistych faktów, przerodziły się w żywiołowy, niespotykany nigdy przedtem pęd całego narodu ku morzu. Zbyt dużo jeszcze, być może, jest w tym powszechnym pędzie uczuciowego pierwiastka, a zbyt mało zrozumienia właściwego zadania Polski na morzu i płynących stąd obowiązków. Niemniej jednak jesteśmy świadkami już dzisiaj potężnej przemiany w zbiorowej duszy narodu. Jest to obok odzyskania niepodległości największa zdobycz naszego pokolenia. Na całem wybrzeżu, w chwili zajęcia go przez wojska i władze polskie, co nastąpiło w dniu 10 lutego 1920 roku, nie było ani jednego portu morskiego we właściwem tego słowa znaczeniu. Niewielki i płytki basen w Pucku, pozbawiony jakichkolwiek urządzeń przeładunkowych, położony w głębi piaszczystej zatoki, zdala od szlaków żeglownych, nie zasługiwał żadną miarą na miano portu. Nie była także portem mała przystań rybacka w Helu, do której zawijały tylko niewielkie parowczyki pasażerskie z Gdańska. ODZYSKANE wybrzeże przedstawiało pas dziewiczego niemal piasku, porośniętego miejscami lasem, poprzerzynanego małemi rzeczkami i strumieniami; pas ten urozmaicały w kilku

28. PEWNEGO DNIA POJAWIŁY SIĘ HOLOWNIKI, CIĄGNĄCE CIĘŻKIE, BETONOWEMI GŁAZAMI WYPEŁNIONE TRATWY I GABARY. OGRODZONO CZĘŚĆ MORZA, WYRWANO FALOM ICH WŁASNOŚĆ. I DZIŚ POTĘŻNA ŚCIANA FALOCHRONU DAJE OKRĘTOM BEZPIECZNE SCHRONIENIE. — PO PRAWEJ: 29. NOC W ZATOCE.



miejscach wyniosłe, urwiste brzegi wzgórz Redłowa, Rozewia i Pilic. Historyczny port polski, jakim jest Gdańsk, położony u ujścia największej polskiej rzeki Wisły, na mocy traktatu wersalskiego przypadł nam w udziale tylko połowicznie, a połowiczność ta została zmieniona na jeszcze gorszy dla nas stosunek w układach, zawartych w najcięższych dla państwa naszego chwilach.

OKAZAŁO się także niebawem, że zawarowane przez traktat pokoju prawa Polski w Gdańsku mogą się stać zupełnie złudne. Było to w dniach sierpniowych roku 1920, kiedy fala wojny na wschodzie dotarła do bram stolicy i państwo nasze przeżywało najcięższe chwile nowego bytu. Gdańsk odmówił wówczas wyładowania u siebie amunicji i materjałów wojennych, które nadeszły morzem z Francji. Trzeba było dopiero mocnej postawy dowódcy konwoju tych transportów, ażeby wyładowanie materjałów wojennych ze spóźnieniem podjęto. Na wojnie nic się spóźniać nie może. Władze wojskowe bez dłuższego namysłu, powodowane potrzebą chwili, postanowiły, obok wyładunku amunicji z okrętów w Gdańsku, zarządzić tymczasowe wyładowanie okrętów na polskiem wybrzeżu. Wybrano wieś Gdynię na północ od Gdańska, posiadającą linję kolejową i położoną w dogodnem miejscu wybrzeża. Morze pod Gdynią było głębokie i pozwalało na zakotwiczanie statków blisko brzegu. Wyładowywano materjały wojenne ręcznie na barki, któremi przewożono je następnie na ląd. Rozpoczęto jednocześnie bić pale drewniane pod pomost, który wysunięty w morze pozwalałby przybijać statkom morskim.

DO TYCH samych celów władze wojskowe postanowiły wykorzystać tymczasowo przystań w Helu. Ponieważ osada rybacka Hel nie miała połączenia kolejowego z wnętrzem kraju, zaczęto także budowę linji kolejowej na półwyspie Helskim, którą ukończono już po zakończeniu wojny z Sowietami.

BEZPOŚREDNIO po wojnie zaczęła się wysuwać na czoło planów inwestycyjnych rządu konieczność budowy własnego portu morskiego, w którym Polska miałaby niczem nieskrępowane prawa. Wymagały tego żywotne interesy gospodarcze kraju, który, dźwigając się powoli z powojennej ruiny, odbudowywał także swój handel zagraniczny. Gdańsk był portem przestarzałym, należącym do drugorzędnych portów dawnej Rzeszy Niemieckiej i nie zawsze mógł podołać potrzebom przeładunkowym Polski. Tak było w roku 1920 podczas dowozu żywności z Ameryki, kiedy nie starczyło magazynów portowych w Gdańsku, tak było również w latach 1922



i 1923, gdy rozpoczął się gwałtowny wzrost wywozu polskiego drzewa przez port gdański, tak było wreszcie w roku 1925, gdy po wybuchu wojny celnej z Niemcami zaczęły przechodzić przez Gdańsk olbrzymie, jak na ówczesne stosunki, transporty węgla śląskiego.

Z KONIECZNOŚCI rozbudowy urządzeń przeładunkowych na wybrzeżu polskiem zdawały sobie sprawę czynniki rządowe już bardzo wcześnie. Bezpośrednio po podpisaniu pokoju w Wersalu otrzymał inż. Tadeusz Wenda, obecny naczelnik Wydziału Budowy Portu w Urzędzie Morskim w Gdyni, polecenie opracowania planów rozszerzenia portu w Gdańsku. Zanim zdążył ukończyć projekty tej rozbudowy, wyjaśniło się, że Polska nie będzie mogła liczyć całkowicie na swobodę swych poczynań w porcie gdańskim, że prawa jej, zawarowane w traktacie wersalskim, zostaną jeszcze bardziej uszczuplone, że utrzymanie w Gdańsku odrębnej, wysokiej waluty stwarza szereg trudności gospodarczych i t. d. Wówczas Ministerstwo Spraw Wojskowych, do którego należały z początku także sprawy marynarki handlowej, poleciło inż. Wendzie opracowanie planów budowy portu w Gdyni. Było to w r. 1920, rozpoczęto zaś budowę tego portu na wiosnę r. 1921.

PRZY wyborze miejsca pod budowę portu zastanawiano się nad różnemi punktami wybrzeża. Niewiele ich było coprawda, gdyż pod tym względem wybrzeże nasze przedstawiało niewielkie możliwości. Wchodziły więc w rachubę: jezioro Żarnowieckie, Puck, Hel, Reda, Gdynia, ujście Wisły i Tczew.

JEZIORO Żarnowieckie, jako położone tuż nad granicą niemiecką, odpadło. Leżało ono zbyt daleko od szlaków, łączących wybrzeże z wnętrzem kraju. Dla tych samych względów odpadł Hel. Puck leży również na uboczu, dostęp do niego zaś przez mielizny zatoki wymagałby utrzymywania kosztownej drogi żeglugowej (farwateru). Reda również była położona niedogodnie. Ujście Wisły, znajdujące się na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, nie przedstawiało tych warunków, w jakich nowy port polski powinien był się znajdować. Wreszcie Tczew, leżący o 30 kilometrów od morza i połączony z niem tylko Wisłą, przechodzącą przez obszar gdański, musiałby uzyskać połączenie z zatoką kanałem śródlądowym, omijającym Gdańsk i przechodzącym przez pasmo wzgórz, które stanowiłyby poważną przeszkodę przy urzeczywistnieniu takiego zamierzenia.

POZOSTAWAŁA zatem Gdynia, o której zresztą już przed trzystu laty pisał do króla Władysława IV hetman Stanisław Koniecpolski, że przedstawia miejsce do budowy warowni i portu »bardzo sposobne«.



30. DWAJ ANGLICY »PENGREEP« Z FALMOUTH ZACUMOWANY W GDYNI OBOK »BALTONICA«.

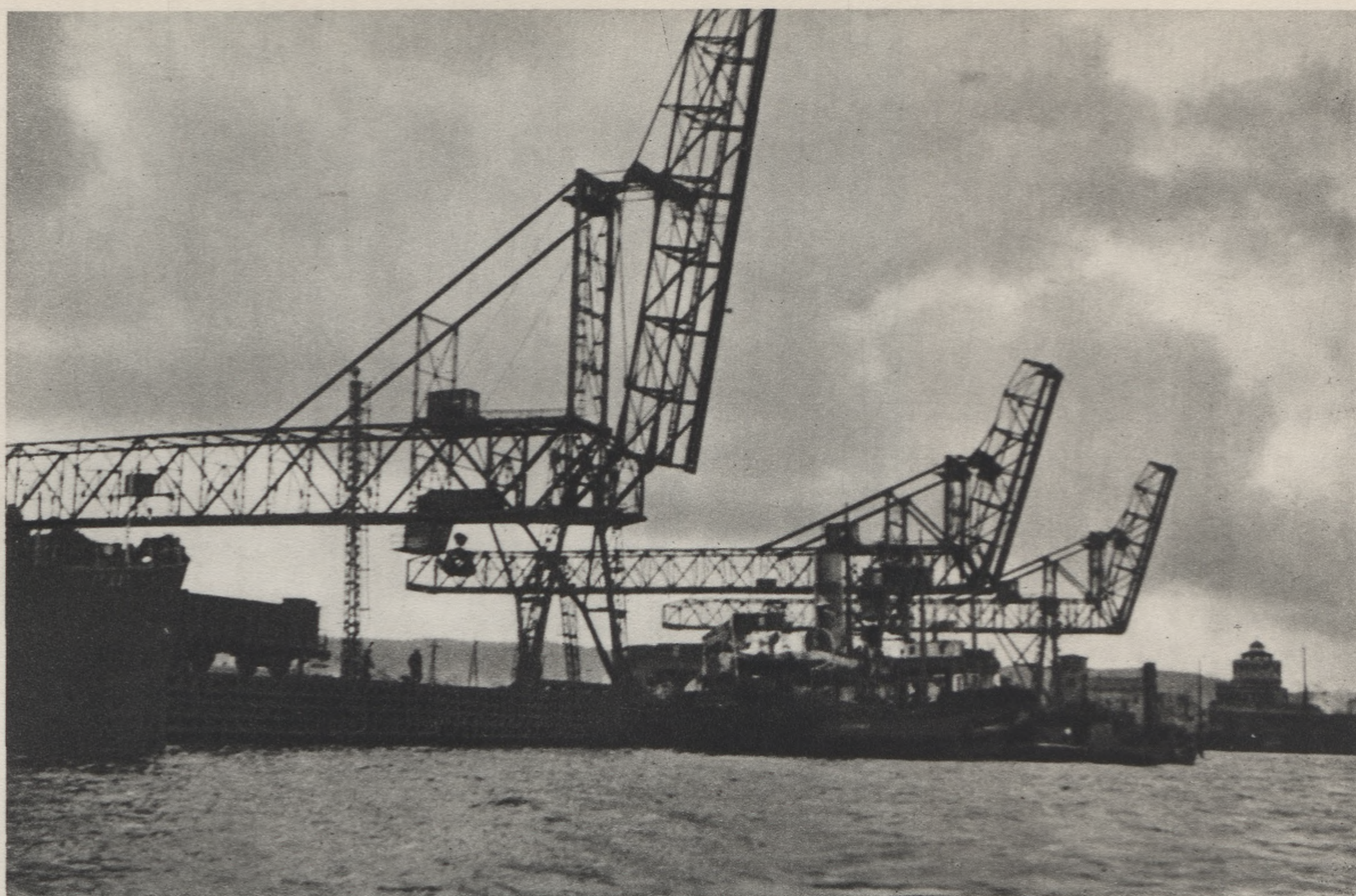


31. PORT GDYŃSKI POWIĘKSZA SIĘ Z DNIA NA DZIEŃ. BEZ PRZERWY WIELKIE KAFARY WBIJAJĄ W DNO MORSKIE SZEREGI TĘGICH PALI.

PORT W GDYNI. PO RAZ pierwszy publicznie z projektem budowy portu w Gdyni wystąpił inż. Tadeusz Wenda w r. 1921 na łamach pisma »Bandera Polska«, wydawanego przez Ligę Żeglugi Polskiej, poprzedniczkę dzisiejszej Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Projekt ten był także rzeczowo omawiany na łamach czasopisma »Drogi Polski«, które redagował Józef Kożuchowski, późniejszy wiceminister przemysłu i handlu i jeden z najbliższych współpracowników ministra Kwiatkowskiego. ALE NIETYLKO zaszczyt poruszenia po raz pierwszy tej sprawy w opinji społecznej przypadł Lidze w udziale. Projekt budowy portu w Gdyni przechodził różne koleje. Mimo rozpoczęcia na wiosnę 1921 r. pierwszych robót nie brak było głosów, przeciwnych temu zamierzeniu. Jak zawsze, znaleźli się ludzie, nie wierzący we własne możliwości, sceptycy, z niechęcią przyjmujący wszelkie nowe poczynania, które śmiałością swoją wybiegają ponad codzienną przeciętność. Główną jednak przeszkodą był brak odpowiednich kredytów państwowych, któreby dzieło budowy portu pchnęły naprzód. LIGA Morska zaczyna wówczas okres gorączkowej działalności propagandowej na rzecz budowy portu w Gdyni. Odbywają się posiedzenia, wieczory dyskusyjne, na których w obecności najwyższych dostojników państwowych ścierają się poglądy na temat tego zamierzenia. Wynikiem tego jest wniesienie do sejmu projektu ustawy o budowie portu w Gdyni. Przed głosowaniem nad tym projektem wyłoniona przez Ligę komisja w składzie: Hugon Pistel, Czesław Petelenz, Feliks Rostkowski, Juljan Rummel i ś. p. Oskar Sobański, opracowała memorjał o sprawach morskich, który w dniu głosowania został rozpowszechniony wśród posłów na sejm i niewątpliwie przyczynił się do uchwalenia przez izbę ustawy, która stała się podwaliną tego wielkiego w naszych dziejach przedsięwzięcia. Mimo uchwalenia przez sejm ustawy, budowa portu posuwała się wolno naprzód. Dopiero w roku 1926, po objęciu władzy przez rząd Marszałka Józefa Piłsudskiego, w którym tekę ministra przemysłu i handlu objął inż. Eugenjusz Kwiatkowski, nastąpił okres energicznej, wytężonej pracy; nabrała ona takiego tempa, że pierwszy



U GÓRY: 32. BRAMA W ŚWIAT, WJAZD DO GDYNI. — NA PRAWO: 33. MOLO WĘGLOWE W GDYNI.



okres robót zakończono o dwa lata wcześniej, niż pierwotnie przewidywano. Port gdyński leży na południowo-zachodniem wybrzeżu zatoki Gdańskiej, w odległości 18 km na północny zachód od Gdańska. Jego położenie geograficzne określają następujące liczby: 54°32′ szerokości północnej i 18°34′ długości wschodniej od Greenwich. Port zbudowano w zatoce pomiędzy dawnemi wsiami Gdynią i Oksywiem, w miejscu, w którem wpadała do morza bagnista rzeczka Chylonka. DOJŚCIE do portu z pełnego morza jest bardzo dogodne, gdyż duże głębokości dochodzą prawie do samego brzegu, przytem na drodze do portu niema żadnych mielizn ani skał. Reda przed portem posiada głębokość 9—14 m; piaszczyste dno jest bardzo dogodne do kotwiczenia statków. PORT gdyński doskonale chroni od fali pełnego morza wrzynająca się głęboko w morze mierzeja helska. Wiatry z kierunków wschodnich lub południowo-wschodnich, a więc od strony, pozbawionej naturalnych osłon, są w zatoce Gdańskiej stosunkowo rzadkie i słabe, a fala z tego kierunku bywa zazwyczaj mała. Dzięki temu o każdej porze roku postój statków w porcie i na redzie jest dogodny i bezpieczny. Port gdyński leży w części południowej morza Bałtyckiego, zazwyczaj niezamarzającej, tak że podczas zimy przeszkód lodowych niema w nim prawie zupełnie. Jedynie w czasie wyjątkowo ostrej zimy, jaką mieliśmy w roku 1929, port zamarzł. Zamarzło wówczas całe morze Bałtyckie. Nie stanowiło to jednak zasadniczej przeszkody w żegludze, gdyż przy pomocy lodołamaczy żeglugę można było utrzymywać. Port gdyński zajmuje narazie obszar około 950 ha, z czego na powierzchnię basenów, przedporcia i kanałów portowych przypada około 320 ha, a na powierzchnię lądową około 630 ha. Port dzieli się na dwie części: zewnętrzną i wewnętrzną, połączone wspólnem przedporciem, do którego prowadzi z morza (redy) główne wejście. Przedporcie jest oddzielone od redy portu przez betonowy falochron, a jego powierzchnia wodna wynosi około 97 ha. Port zewnętrzny składa się z trzech



U GÓRY: 34. LATARNIA NA KOŃCU MOLA WOŁA SWEM MIGOTLIWEM ŚWIATŁEM: TU GDYNIA — PORT POLSKI.
U DOŁU: 35. CZARNE DJAMENTY SYPIĄ SIĘ W GŁĄB ŁADOWNI OKRĘTOWYCH.





U GÓRY: 36. BEZ PRZERWY DŁUGIE SZEREGI WĘGLAREK PODSUWAJĄ SIĘ POD DŹWIGI I WYWROTNICE GDYŃSKIE. — U DOŁU: 37. W PORCIE RYBACKIM



basenów: Węglowego, Południowego i Prezydenta. Prowadzą do niego obecnie trzy wejścia: jedno główne przez przedporcie do basenu Węglowego, drugie do basenu Południowego i trzecie do basenu Prezydenta. W przyszłości do całego portu zewnętrznego prowadzić będzie jedno główne wejście ze wschodu przez przedporcie i drugie uboczne od południa.

BASEN Węglowy odgradza od przedporcia molo Pasażerskie o powierzchni 4,8 hektarów, obramowane od północy nabrzeżem Francuskiem, od wschodu nabrzeżem Belgijskiem i od południa — Holenderskiem. Głębokość portu przy tem molo wynosi 12 metrów, co umożliwia zawijanie do Gdyni największych nawet statków morskich, mogących wejść na Bałtyk.

U NASADY mola Pasażerskiego wznosi się okazały gmach dworca pasażerskiego, przez który odbywa się cały zamorski ruch pasażerski Gdyni. Dworzec ten jest wyposażony we wszelkie najbardziej nowoczesne udogodnienia. Pasażerowie, przybywający do portu i wyjeżdżający zeń na morze przesiadają się wprost z pociągów na statki oraz załatwiają na miejscu wszelkie formalności celne, paszportowe i t. d. Czynna jest tutaj restauracja dworcowa, biuro wymiany pieniędzy, kolejowe kasy biletowe i bagażowe i t. d. Z dworcem pasażerskim jest połączony obszerny magazyn tranzytowy o powierzchni około 8.000 m², przeznaczony do składowania różnych towarów drobnicowych, przyczem część jego posiada ogrzewane komory.

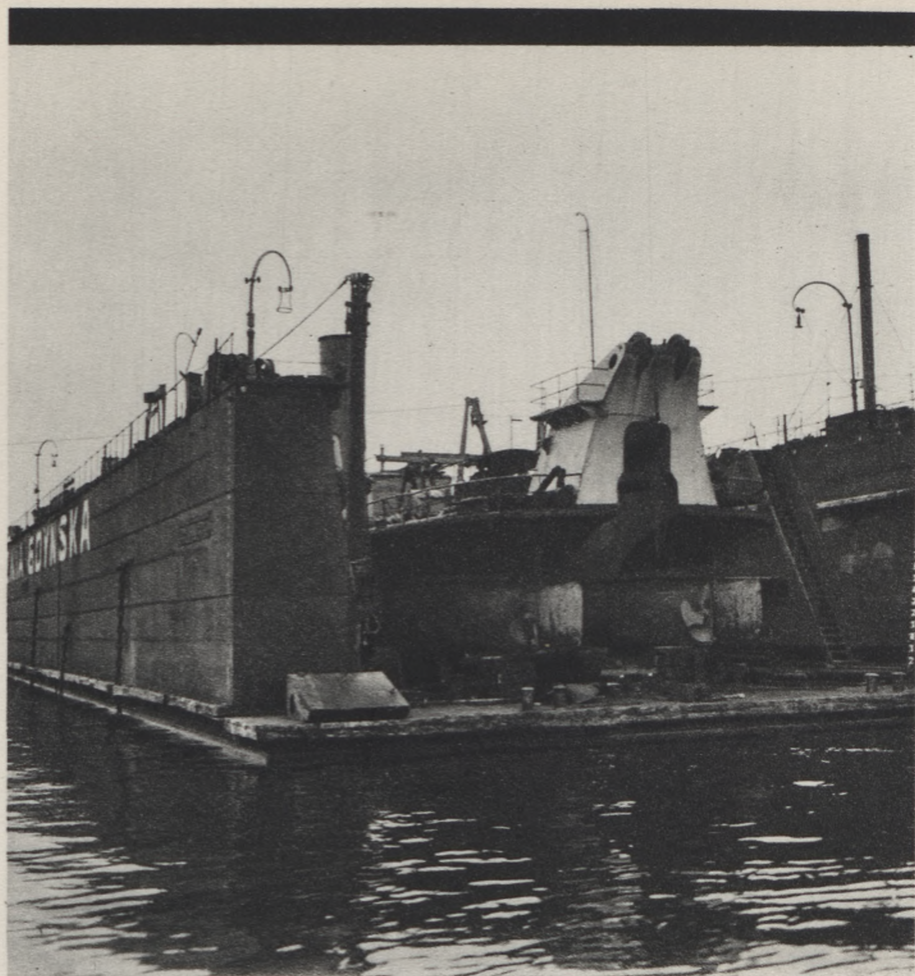
ZA DWORCEM morskim i magazynem tranzytowym wznosi się magazyn firmy »Warta« i aukcyj owocowych o powierzchni składowej 7.600 m². Znajduje się tutaj sala do przeprowadzania aukcyj owocowych. Nabrzeże Holenderskie jest przeznaczone przedewszystkiem do wyładowania złomu żelaznego i innych towarów masowych. Przeładunek węgla wywozowego jest całkowicie ześrodkowany w basenie Węglowym i na molo Węglowem. Basen ten ma około 33 ha powierzchni i 8—9 m głębokości. Jest on obramowany od zachodu przez nabrzeże Duńskie a od południa przez nabrzeże Szwedzkie. Na nabrzeżu Duńskiem znajdują się dwa najnowszej konstrukcji taśmowe urządzenia przeładunkowe dla węgla, jedno koncernu węglowego »Skarboferme«, drugie, t. zw. stacja bunkrowa, należy do Urzędu Morskiego. Teoretyczna zdolność przeładunkowa pierwszego transportera wynosi 600 tonn na godzinę, wydajność pracy drugiego jest jeszcze większa, gdyż dochodzi do 670 tonn na godzinę. Nabrzeże Szwedzkie prawie całe służy do przeładunku węgla. Znajdują się tu 3 dźwigi mostowe oraz waga samoczynna, t. zw. zasobnik samoważący do przeładunku i jednoczesnego ważenia masowych towarów sypkich. W dalszej części molo znajdują się tereny wydzierżawione koncernowi węglowemu »Robur«, który posiada tutaj własne urządzenia do przeładunku węgla, m. i. wywrotnicę wagonową o nośności 32 tonn, która przeładowuje na statki cały wagon węgla w ciągu 3—4 minut. Po drugiej stronie mola Węglowego, przy nabrzeżu Śląskiem nad basenem Południowym urządziły się na wydzierżawionym obszarze dwa inne koncerny węglowe: »Progress« i »Giesche« oraz firma »Elibor«.

BASEN Południowy ma powierzchnię wodną 23 ha i składa się z trzech części, ze sobą połączonych. Główna część basenu posiada głębokość 9 m i jest oddzielona dwiema z przeciwległych punktów wychodzącemi ostrogami od pozostałych dwóch części basenu; w jednej z nich znajduje się stocznia gdyńska, wyposażona m. i. w dok pływający o nośności 3.000 tonn DW, w drugiej zaś przystań dla małych statków i kutrów rybackich. Basen Południowy oddziela od basenu Prezydenta molo Rybackie, które ma 650 m długości i 175 szerokości. U nasady jego przy nabrzeżu Angielskiem został ześrodkowany cały przeładunek i handel rybny. Stoi tu hala rybna o powierzchni składowej 2.500 m², wyposażona w najnowsze urządzenia chłodnicze do przechowania ryb i przetworów rybnych, a prócz tego w dużą salę, w której odbywają się aukcje rybne, oraz

Z PRAWEJ STR.: 38. PRAWDZIWY »KRÓL MORZA«, TRANSOCEANICZNY ŻAGLOWIEC, ZAWITAŁ DO GDYNI PO ŁADUNEK DO AUSTRALJI.

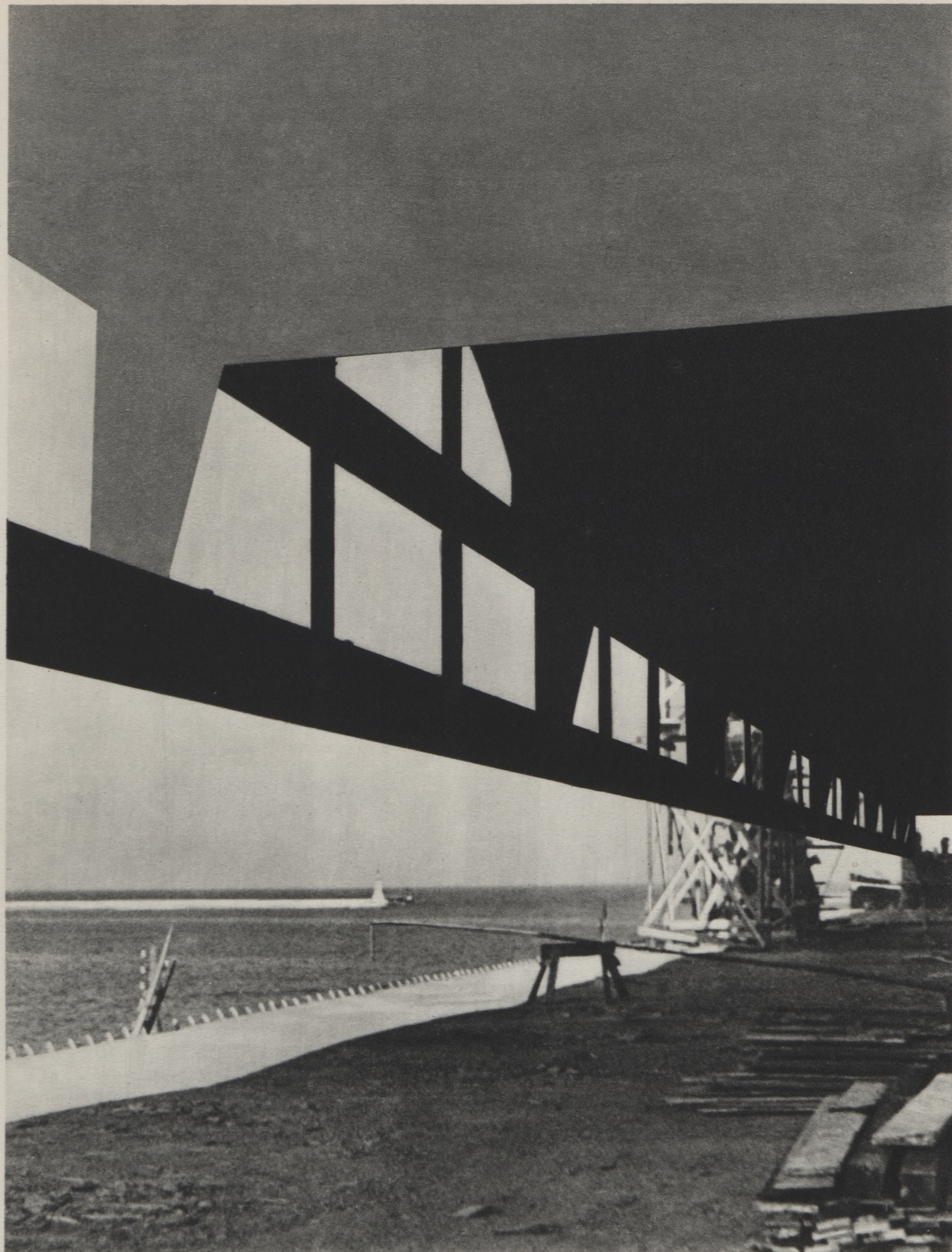

CHRISTEL VINNEN







Z LEWEJ STRONY: 39. GDYNIA. MOLO WĘGLOWE PRZY KSIĘŻYCU. — OD GÓRY: 40. USZKODZONĄ DRAGĘ-KOPACZKĘ STOCZNIA GDYŃSKA DOPROWADZA DO PORZĄDKU. — 41. A OTO »KRAB« JUŻ PRZY PRACY.



w szereg pomieszczeń biurowych dla firm handlu rybnego. Obok hali stoi mały drewniany magazyn śledziowy (powierzchni 600 m²) firmy »Mopol«. Za halą rybną przy nabrzeżu Angielskiem wznosi się wreszcie magazyn śledziowy o powierzchni 2.070 m². Dzięki tym wszystkim urządzeniom rybny przemysł przetwórczy ma w Gdyni duże widoki rozwoju; powstało już zresztą w Gdyni szereg wędzarni ryb i zakładów przetwórczych. W pozostałej części nabrzeża Angielskiego mieszczą się składy drzewne firmy »Paged« oraz stacja bunkrowa i zbiorniki olejów mineralnych Państwowych Zakładów Naftowych »Polmin« i firmy »Gazolina«.
W POŁUDNIOWEJ części mola Rybackiego przy nabrzeżu Wilsonowskiem wznosi się przystań Yachtklubu Polski, magazyn Żeglugi Polskiej (1080 m²) i mały magazyn przedsiębiorstwa żeglugi rzecznej »Vistula« (150 m²), wreszcie przystań pasażerska statków komunikacji przybrzeżnej.
OSTATNIM basenem portu zewnętrznego jest basen Prezydenta o powierzchni wodnej około 25 ha. Basen ten nie jest jeszcze wykończony. W najbliższej przyszłości, w miejsce dawnego drewnianego pomostu pasażerskiego Żeglugi Polskiej zostanie wybudowane molo reprezentacyjne długości 680 m i szerokości 120 m, które będzie przedłużeniem ulicy 10-go Lutego i otworzy wspaniały widok z miasta na morze. Molo to zamknie basen Prezydenta od południa.
PORT wewnętrzny składa się narazie z kanału portowego i 2 basenów wewnętrznych im. Marszałka Józefa Piłsudskiego i im. Ministra Kwiatkowskiego. Cały port wewnętrzny został wybudowany w stałym lądzie przez wybagrowanie miejsc, przeznaczonych na baseny i kanały.
KANAŁ Portowy, który jest osią konstrukcji portu, ma narazie 2½ km długości. Przy przesmyku, łączącym przedporcie z kanałem Portowym na nabrzeżu Pilotowem, wznosi się gmach Kapitanatu Portu z wieżyczką obserwacyjną oraz najstarszy w porcie hangar nr. 1 o powierzchni użytkowej 4.000 m².
BASEN im. Marszałka Piłsudskiego ma powierzchnię wodną około 27 ha. Jest tutaj ześrodkowany obrót drobnicy w porcie gdyńskim. Przy nabrzeżu Polskiem, które ma 1.130 m długości, wznoszą się w pierwszej linji zabudowy magazyny cukrowe o łącznej powierzchni użytkowej 18.000 m², zabudowania suszarni owoców firmy »J. Fetter«, magazyn państwowy nr. 4 (3.200 m²), wydzierżawiony amerykańskiej linji okrętowej »American Scantic Line«, magazyny firmy »Pantarei« (5.850 m²), magazyn portowy nr. 3 (6.500 m²), w tem 500 m² zajmują piwnice chłodzone, wreszcie zabudowania chłodni portowej, która jest obecnie największą chłodnią portową w Europie.
W DRUGIEJ linji zabudowy przy nabrzeżu Polskiem leżą: gmach Polskiego Monopolu Tytoniowego (10.700 m², częściowo wydzierżawiony na składnicę wyrobów Polsk. Monop. Spirytusowego), drugi magazyn firmy »Pantarei« (4.900 m²) i magazyn portowy nr. 5, t. zw. magazyn długoterminowy (7.500 m²).
NABRZEŻE Rotterdamskie, długości 310 metrów, biegnie w kierunku północno-zachodnim od nabrzeża Polskiego. Znajduje się przy niem największy w porcie hangar państwowy nr. 2 (13.260 m² powierzchni składowej), który służy do składowania towarów masowych.
NABRZEŻE Indyjskie, długości 1.109 m, biegnie równolegle do nabrzeża Polskiego po drugiej stronie basenu im. Marszałka Piłsudskiego. Wznoszą się przy niem portowe zakłady przemysłowe, jak łuszczarnia ryżu, mogąca przerobić w ciągu roku do 150.000 tonn, olejarnia gdyńska, która także przerabia surowiec pochodzenia zamorskiego (należy do niej także jedyny narazie w porcie silos zbożowy o pojemności ca 5.000 tonn), dalej 2 zbiorniki na melasę firmy »Polski Melas« o łącznej pojemności 14.800 tonn, oraz składy drzewne firmy »Paged« o powierzchni około 46.200 m².
BASEN im. Ministra Kwiatkowskiego, o powierzchni wodnej około 16 ha, wraz z przyległemi obszarami został przeznaczony na strefę wolnocłową w Gdyni. Strefa ta jest oddzielona od reszty obszarów portowych, — i pod względem przepisów celnych oraz w zakresie opłat

Z LEWEJ STRONY: 42. GDYNIA. Z POD STROPU MAGAZYNU TRANZYTOWEGO.

monopolowych i podatków pośrednich jest traktowana jako zagranica. Kontrola celna nad wolną strefą ogranicza się do strzeżenia jej od zewnątrz. Ruch osób i towarów przez granice wolnej strefy odbywa się z zachowaniem ogólnych przepisów celnych o obrotach z zagranicą. BASEN wolnej strefy jest obramowany od południowego wschodu nabrzeżem Stanów Zjednoczonych oraz znajdującemi się jeszcze w budowie nabrzeżami Czechosłowackiem i Rumuńskiem. Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych wznoszą się narazie 3 magazyny portowe o łącznej powierzchni składowej 38.500 m^2. Dwa z nich są przeznaczone do składowania bawełny, trzeci na towary drobnicowe. USUNIĘCIE ograniczeń celnych oraz dowolny obrót towarami przywozowemi, nieograniczony termin pozostawania ich na składzie, jak również możność swobodnej ich przeróbki, stwarzają w strefie wolnocłowej warunki sprzyjające usadowieniu się w Gdyni handlu i przemysłu o typie wybitnie międzynarodowym. Port jest wyposażony w tory kolejowe o łącznej długości 150 kilometrów. Szereg wybrukowanych i asfaltowanych jezdni przecina obszary portowe we wszystkich kierunkach. W miejscach skrzyżowania się najważniejszych arteryj ruchu kolejowego i kołowego zbudowano 2 wiadukty żelazo-betonowe, z których jeden nad torami kolejowemi na molo Węglowem ma 50 metrów rozpiętości. Trzeci wiadukt jest w budowie. OGÓLNA długość betonowych nabrzeży w porcie gdyńskim wynosi 8.342 m. Port gdyński jest wyposażony w szereg najnowocześniejszych urządzeń nawigacyjnych. Do najważniejszych należą urządzenia do orjentacji statków zdążających do portu w czasie mgły. Przy głównem wejściu do portu na falochronie znajdują się maszty radjostacji portowej, która w czasie mgły wysyła sygnały radjowe, zsynchronizowane z sygnałami dźwiękowemi. Statek, idący do portu gdyńskiego, przyjmuje oba rodzaje sygnałów i na podstawie różnicy czasu, jaka między niemi zachodzi, orjentuje się w oddaleniu od wybrzeża. Na maszcie obserwatorjum morskiego Państwowego Instytutu Meteorologicznego podnoszone są odpowiednie sygnały, podające dla statków, stojących w porcie i na redzie siłę wiatru. Co godzina zapala się na maszcie jaskrawe światło, podające dokładny czas. PORT, jako wybudowany za pieniądze skarbu państwa, znajduje się w administracji rządowej. Podlega on zwierzchnictwu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Na czele władz portowych w Gdyni stoi dyrektor Urzędu Morskiego. Jako organ doradczy została powołana z pośród przedstawicieli władz i życia gospodarczego Tymczasowa Rada Portu w składzie 14 osób. Przewodniczy jej z urzędu dyrektor Urzędu Morskiego. Jednym z podstawowych punktów programu rozwoju portu gdyńskiego jest powiązanie go jak najgęstszą siecią regularnych linij okrętowych z innemi portami świata. Ponieważ młoda i nieliczna jeszcze polska flota handlowa może tylko w drobnej części zapewnić Gdyni połączenia regularne z innemi portami, przeto są czynione szczególne ułatwienia dla tych zagranicznych przedsiębiorstw żeglugi morskiej, których statki zachodzą regularnie do portu gdyńskiego. GDYNIA ma już z górą 40 regularnych linij okrętowych, które łączą port polski z najdalszemi portami świata. Dzięki tym linjom Gdynia nabiera coraz bardziej charakteru portu tranzytowego, stając się punktem rozładowczym dla statków, nadchodzących na Bałtyk ze wszystkich stron świata. PORT gdyński zaczął pracować już w pierwszym okresie swego istnienia. Pierwszym rokiem obrotów portowych, który uwzględnia oficjalna statystyka, jest rok 1924. Od tego czasu widoczny jest żywiołowy wprost rozwój obrotów towarowych w porcie gdyńskim. Najlepiej obrazuje to następująca tabela:

Rok	Przywóz	Wywóz w tonnach	Ogółem
1924	981	9.187	10.167
1925	1.646	53.925	55.751
1926	310	404.251	404.561
1927	6.411	891.683	898.094

Z PRAWEJ STRONY: 43. ŁADUJEMY BOGACTWA POLSKIEJ ZIEMI.



Rok	Przywóz	Wywóz w tonnach	Ogółem
1928	192.712	1.765.058	1.957.770
1929	329.644	2.492.858	2.822.507
1930	504.117	3.121.631	3.625.748
1931	558.549	4.741.565	5.300.114
1932	432.888	4.761.400	5.194.288
1933	870.704	5.235.162	6.105.866
1934 I półr.	872.480	2.858.495	3.330.975

RUCH STATKÓW w porcie gdyńskim w tym samym okresie przedstawiał się, jak następuje:

	Weszło		Wyszło	
Rok	Statków	N. R. T.	Statków	N. R. T.
1924	29	40.469	29	40.469
1925	85	74.919	79	71.549
1926	312	209.928	316	213.086
1927	542	426.722	532	421.226
1928	1.108	984.980	1.093	972.902
1929	1.567	1.442.492	1.575	1.445.400
1930	2.238	2.027.822	2.219	2.018.299
1931	2.144	2.649.268	3.148	2.665.400
1932	3.610	2.831.604	3.604	2.838.598
1933	4.355	3.425.660	4.337	3.402.055

WRESZCIE RUCH pasażerski w porcie gdyńskim rozwijał się w sposób następujący:

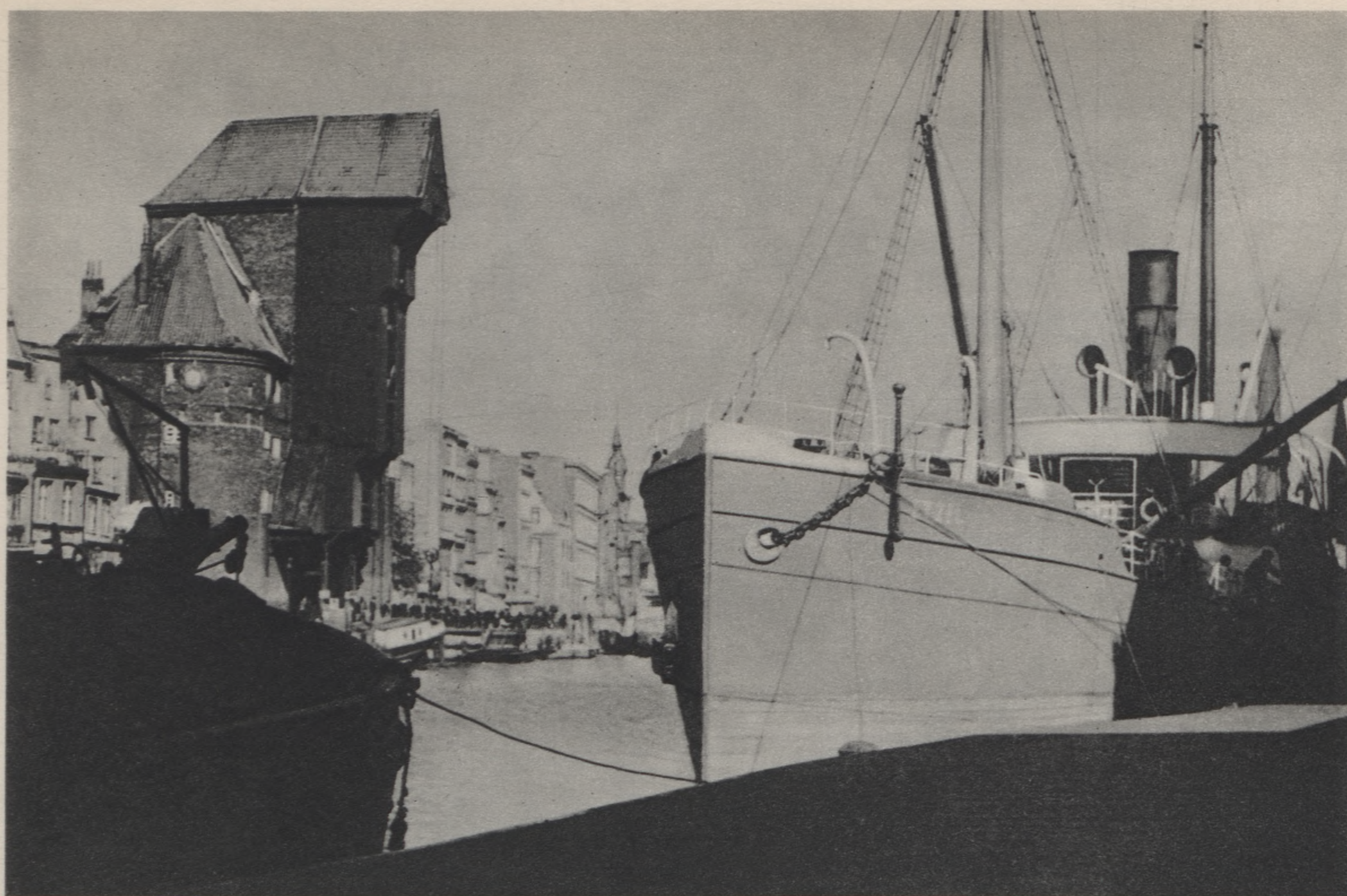
Rok	Przyjechało	Wyjechało	Razem
1924	1.190	6.377	7.567
1925	1.065	10.632	11.697
1926	811	6.990	7.801
1927	1.368	8.172	9.540
1928	3.215	20.007	23.222
1929	5.970	17.591	23.561
1930	6.781	17.388	24.169
1931	7.873	7.603	15.476
1932	10.878	10.069	20.947
1933	10.633	9.932	20.570

NAJBARDZIEJ znamiennem zjawiskiem w porcie gdyńskim jest to, że wykorzystywanie poszczególnych jego części rozpoczęło się jeszcze w czasie budowy i wszystkie jego urządzenia niebawem okazały się niewystarczające. Obroty portu przerastały niejako tempo budowy. Świadczy to najlepiej, że urządzenia te były celowo pomyślane. Udział kapitałów prywatnych w rozbudowie urządzeń portowych jest stale widoczny, jakkolwiek nie przybrał dotąd rozmiarów, któreby odpowiadały znaczeniu portu gdyńskiego w życiu gospodarczem kraju. W ostatnich czasach daje się zauważyć coraz większe zainteresowanie portem gdyńskim i jego możliwościami w krajach sąsiednich, które są jego naturalnem zapleczem, przedewszystkiem w Czechosłowacji. Zjawisko to powitano w Polsce z całą przychylnością i nic nie stoi na przeszkodzie w usadowieniu się firm czechosłowackich, rumuńskich czy węgierskich w porcie gdyńskim.

PORT W GDAŃSKU. NATURALNYM i odwiecznym portem Polski jest Gdańsk, położony u ujścia Wisły, największej rzeki polskiej, płynącej w całym swym biegu w granicach państwa polskiego. Port gdański wraz z przyległym obszarem został przyznany traktatem wersalskim Polsce, jako wolne miasto, pozostające pod protektoratem Ligi Narodów. Pierwotny

NA PRAWO: 44. OTO KESONY BETONOWE, Z KTÓRYCH WKRÓTCE UROSNĄ NOWE NABRZEŻA PORTU.


H. S. 99.



zamiar przyznania nowopowstałemu państwu polskiemu Gdańska bez żadnych zastrzeżeń, został wskutek intryg i wysiłków naszych wrogów zaniechany. Stosunek Wolnego Miasta Gdańska do Rzeczypospolitej Polskiej i prawa Polski w Gdańsku określa zasadniczo traktat wersalski, w artykułach 100—108. O szczegółach wykonania tych postanowień mówią: polsko-gdańska umowa, zawarta w jesieni 1920 roku w Paryżu, oraz późniejsze układy i umowy. ZARZĄD i naczelne kierownictwo portu gdańskiego spoczywają, zgodnie z polsko-gdańską umową paryską w rękach Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, która składa się z równej ilości przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska pod przewodnictwem neutralnego prezydenta, który jest albo obierany przez rząd polski i senat Wolnego Miasta, albo też — jeśli porozumienie nie może być osiągnięte — mianowany przez Radę Ligi Narodów i wtedy musi być obywatelem szwajcarskim. Rada Portu posiada 3 języki urzędowe: polski, niemiecki i francuski. Poza tem ma własną banderę, na której są uwidocznione herby Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta. PORT gdański leży pod 54°21′18″ szerokości północnej i 18°39′52″ długości wschodniej od Greenwich. Leży on nad dolnym biegiem Wisły, czyli nad t. zw. »Martwą Wisłą« i ciągnie się na przestrzeni około 30 kilometrów, pomiędzy śluzą w Einlage a ujściem do morza przy Nowym Porcie. Właściwy port obejmuje »Martwą Wisłę« od mostu kolejowego w Gdańsku do ujścia w Nowym Porcie wraz z kanałami, basenami i Motławą. Reda portu gdańskiego ma dno piaszczyste, dogodne do kotwiczenia statków. Wjazd do portu prowadzi przez sztucznie wybagrowane koryto, którego część zewnętrzna ma 1.770 m długości, 250 m szerokości i 10,5 m głębokości, podczas gdy część wewnętrzna bliższa portu i tworząca z zewnętrzną kąt rozwarty ma 1.550 m długości, 150 m szerokości i 10 m głębokości. Brzegi koryta wjazdowego są oznaczone pławami. W r. 1926 przed wja-

U GÓRY: 45. PORT W GDAŃSKU.


ATELIER GIRS-BARCZ
1934

zdem do portu w Nowym Porcie uruchomiono stację radjową do nadawania sygnałów w czasie mgły. Przy wjeździe do portu po prawej stronie znajduje się basen portowy, zbudowany w r. 1879 a od r. 1899 stanowiący wolną strefę portu gdańskiego. Na lewo znajduje się basen Westerplatte, zbudowany w roku 1925 kosztem Polski i Gdańska, służący do przeładunku polskich materjałów wojennych. W związku z tem na Westerplatte znajduje się stała polska załoga w sile 66 żołnierzy i 2 oficerów. DALSZEMI częściami portu są: kanał Portowy, który kończy się przy tak zwanej »Möwenschanze«, starej fortyfikacji przy dawniejszem Wisłoujściu, basen towarowy w Wisłoujściu, dworzec Wiślany, wyspa Holm, tak zwana »Kaiserhafen«, Martwa Wisła do mostu kolejowego, Motława i port rzeczny na Martwej Wiśle powyżej mostu kolejowego. Ogólna długość nabrzeży portu gdańskiego wynosi 30,8 kilometrów, w tem nabrzeży kolejowych 8,6 kilometrów. Powierzchnia wodna portu mierzy 685 hektarów, głębokość drogi wodnej (farwateru) 9—10 metrów. PORT rozporządza lądowemi placami składowemi o powierzchni około 2 miljonów m^2 oraz wodnemi placami składowemi dla drzewa około 2½ miljona m^2. Ogólna powierzchnia składowa magazynów wynosi około 250.000 m^2. Port gdański posiada 4 stocznie, przystosowane do budowy i naprawy nawet dużych statków, wyposażone w doki i dźwigi pływające o udźwigu 50—100 tonn i w stałe dźwigi do 250 tonn. Są to stocznie: Gdańska, »Schichau«, Klawittera i Wojana. PORT jest wyposażony poza tem w stacje bunkrowe dla statków parowych i motorowych. Gdańsk ma szereg regularnych linij okrętowych, łączących go z najdalszemi nawet portami świata. Obroty towarowe portu gdańskiego wskutek przyłączenia go do Polski wzrosły do rozmiarów nigdy nienotowanych, przewyższających kilkakrotnie przedwojenne obroty tego portu. Obrazuje to następująca tabela:

Rok	Przywóz	Wywóz w tonnach	Razem
1913	1.233.360	878.471	1.112.101
1924	730.072	1.636.485	2.366.557
1925	690.778	2.031.969	2.722.747
1926	640.696	5.659.605	6.300.301
1927	1.517.194	6.380.420	7.897.614
1928	1.730.642	6.755.159	8.485.801
1929	1.702.953	6.766.600	8.559.653
1930	1.090.631	7.122.462	8.213.093
1931	754.300	7.576.205	8.330.505
1932	428.103	5.047.949	5.476.057
1933	493.167	4.659.727	5.152.894

RUCH STATKÓW w tym samym okresie przedstawiał się, jak następuje:

	Weszło		Wyszło	
Rok	Statków	T. R. N.	Statków	T. R. N.
1913	2.910	924.887	2.855	936.854
1924	3.312	1.634.010	3.330	1.648.023
1925	3.986	1.869.979	3.958	1.864.192
1926	5.967	3.432.480	5.903	3.395.840
1927	6.950	3.899.954	6.942	3.932.577
1928	6.198	4.045.240	6.183	4.026.596
1929	5.396	3.892.360	5.432	3.917.890
1930	6.078	4.143.098	6.087	4.142.802
1931	5.960	4.061.733	5.971	4.064.333
1932	4.637	2.750.204	4.654	2.773.146
1933	4.278	2.062.616	4.266	2.734.104

PORT W PUCKU nie odgrywa żadnej roli w obrotach zagranicznych Polski. Ma on tylko znaczenie miejscowe. Posiada jeden basen o wymiarach 60—40 głęb. 3½ m, otoczony z trzech stron kamiennemi nabrzeżami i połączony bocznicą kolejową ze stacją Puck. W Pucku załoguje morski dywizjon lotniczy.

Ilustracja kolorowa z lewej: Nurek.

PORT W JASTARNI. PORT, a raczej przystań pasażersko-rybacka w Jastarni leży od wewnętrznej strony mierzei helskiej; został zbudowany już za czasów polskich. Powierzchnia jego wynosi około 8 hektarów, głębokość 3—4 metrów. Do portu prowadzi wybagrowany kanał, wytyczony wiechami. Port służy jako przystań rybacka i przystań w żegludze przybrzeżnej. Na molo wznosi się budynek przystani »Żeglugi Polskiej« z kawiarnią i restauracją, czynną w czasie sezonu letniskowego. Połączenia kolejowego port w Jastarni nie posiada.

PORT W HELU. WYBUDOWANY został za czasów niemieckich w r. 1892 i miał początkowo 2½ m głębokości. Władze polskie rozszerzyły go do 4 ha, dawne drewniane molo zastąpiono molem betonowem, a głębokość portu powiększono do 4—5 m. Służy on jako przystań dla statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej i przystań dla statków rybackich. Połączony jest ze stacją Hel bocznicą kolejową. Dojazd do portu jest stosunkowo łatwy, gdyż morze w pobliżu Helu jest głębokie i do portu prowadzi krótka droga wodna (farwater) o głębokości 5 m.

PORT W TCZEWIE jest portem typu rzeczno-morskiego. Leży on na lewym brzegu Wisły obok mostu kolejowego i jest wyposażony w urządzenia do przeładunku węgla, które zbudowało tam w okresie wzmożonego wywozu polskiego węgla w czasie strajku w kopalniach angielskich w latach 1925—1926, towarzystwo »Wisła-Bałtyk«, utrzymujące wówczas przy pomocy kilku lichtug i holowników własne przedsiębiorstwo żeglugi morskiej. Obecnie port w Tczewie w ruchu morskim nie odgrywa żadnej roli. Posiada on połączenie z morzem tylko przez śluzę w Einlage i port gdański, gdyż utrzymanie połączenia przez ujście Wisły w Schiewenhorst jest zbyt kosztowne. Masy piasku, które Wisła w tem miejscu osadza, wymagają stałego i kosztownego bagrowania. PORT tczewski jest natomiast wykorzystywany w ruchu żeglugi śródlądowej i przy wywozie węgla polskiego kanałami wewnętrznemi do Prus Wschodnich i do Kłajpedy na Litwie.

ZNAKI OSTRZEGAWCZE NA WYBRZEŻU. POLSKA w myśl umów międzynarodowych utrzymuje na swojem wybrzeżu osobną służbę i znaki ostrzegawcze. W Porcie gdyńskim służbę ostrzegawczą pełni obserwatorjum morskie Państwowego Instytutu Meteorologicznego. Poza tem na wybrzeżu rząd polski utrzymuje następujące stacje ostrzegawcze: I kategorji w: Karwi, Chłapowie, Chałupach, Jastarni i Helu. II kategorji — w Kuźnicach. STACJE ostrzegawcze I kategorji podają sygnały ostrzeżenia przed nagłemi zmianami pogody, wywieszając na rejach wysokich masztów sygnałowych kombinacje umówionych znaków w postaci czarnej kuli lub stożków i czerwonych flag. Stacje II kategorji wywieszają pojedyńcze znaki. Z NASTANIEM nocy wywieszane są na maszcie obserwatorjum morskiego Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Gdyni kombinacje świateł białych i czerwonych. Stacja ostrzegawcza w Helu posiada poza tem semafor wiatrowy, na którym podaje siłę wiatru w Gdyni i Rozewiu, według komunikatów otrzymywanych z tych miejscowości. Na polskiem wybrzeżu znajdują się 3 latarnie morskie: w Rozewiu (najsilniejsza latarnia na Bałtyku o sile 6 miljonów świec i zasięgu światła 23 mile morskie, wzniesiona 79 m nad poziomem morza, z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej nazwana w roku 1933 oficjalnie latarnią im. Stefana Żeromskiego), w Jastarni-Borze (39 m nad poziomem morza, zasięg światła 17 mil morskich) i w Helu (39 m nad poziomem morza, zasiąg światła 17 mil morskich). Projektowane jest wybudowanie nowej latarni morskiej pomiędzy Jastarnią i Helem — na t. zw. Szwedzkiej Górze. Będzie to najbardziej nowoczesna latarnia na Bałtyku, wyposażona w najnowsze zdobycze techniczne z dziedziny służby ostrzegawczej na morzu. Po jej wybudowaniu będzie zgaszona latarnia w Jastarni-Borze.

Z PRAWEJ STRONY: 46. S/S »CLARA KUNSTMANN« ZABIERA POLSKI WĘGIEL DO NIEMIEC.



UWAGI KOŃCOWE. POLSKA po wojnie światowej znalazła się w warunkach niezwykłych. Trzy dzielnice, pozostające przez z górą 100 lat pod trzema odrębnemi zaborami, kształtujące swoją nowoczesną strukturę gospodarczą pod wpływem trzech odmiennych nastawień polityki gospodarczej, musiały jak najszybciej utworzyć jeden wspólny organizm. Działo się to przytem na gruzach polskiego przemysłu, na obszarze byłego zaboru rosyjskiego i części Małopolski, zniszczonego niebywale podczas wojny światowej. Stare szlaki handlowe, do których przed wojną polski kupiec przywykł, były pozamykane przez rewolucję bolszewicką w Rosji, przez nowe granice i t. p. W dodatku w roku 1925 Niemcy wypowiedziały nam wojnę celną i z dnia na dzień przestały przyjmować do siebie polski węgiel z Górnego Śląska. Liczyły na to, że młode państwo nie upora się z nawałem trosk, jakie z tego powodu na nie spadną i nie da sobie rady z tak zawiłym aparatem wytwórczym, jakim jest część Górnego Śląska, przyznana Polsce. CAŁY swój wysiłek wywozowy zwróciła wówczas Polska ku granicy morskiej, jedynej granicy, która nie odgradza Polski od reszty świata kordonem niechęci czy uciążliwej procedury celnej. Dzięki portom: Gdańskowi i budującej się Gdyni, można było rzucić te ilości węgla, które szły dawniej do Niemiec, na inne rynki i uchronić w ten sposób przemysł Górnego Śląska od ciężkich powikłań wewnętrznych. Węgiel polski, utorowawszy sobie raz drogę ku Bałtykowi, idzie odtąd bez przerwy drogą morską w świat szeroki. Cały handel zagraniczny Polski, dzięki portom i ich nowoczesnym urządzeniom, przeżywa w latach powojennych proces przestawiania się z dróg lądowych na drogi morskie. Jest to proces niezwykle doniosły w skutkach. Uniezależnia on

U DOŁU: 47. W PORCIE JASTARNI.



polskiego kupca, eksportera, uczy go poszukiwania bezpośredniej styczności z odbiorcą zagranicznym i pomijania kosztownego, obcego, nie zawsze przyjaznego pośrednictwa. Jak stale z roku na rok wzrasta udział handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski obrazują następujące liczby:

Rok	Udział handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski	Rok	Udział handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski
1922	7,3%	1928	38 %
1923	7,4%	1929	42 %
1924	13,1%	1930	51,3%
1925	16,3%	1931	63,2%
1926	27,1%	1932	67,8%
1927	35 %	1933	69,4%

A ZATEM PRAWIE 70% tego wszystkiego, co Polska do siebie przywozi i wywozi zagranicę, idzie przez granicę morską. Ponieważ prawie cały wywóz polski idzie dotąd na rynki europejskie (w 1932 roku 94% wywozu polskiego poszło na rynki europejskie, a tylko 6% na rynki innych kontynentów), przeto możliwości rozwojowe naszego handlu morskiego są wciąż jeszcze olbrzymie. Ten dalszy rozwój handlu morskiego w dużym stopniu będzie zależał od sprawności przeładunkowej i zdolności przepustowej portów polskich. Znajdzie przytem dostateczne zajęcie zarówno Gdynia, jak i drugi port polski Gdańsk.

HENRYK TETZLAFF

U DOŁU: 48. W HELU, ROZBUDOWANYM PRZEZ POLSKĘ.

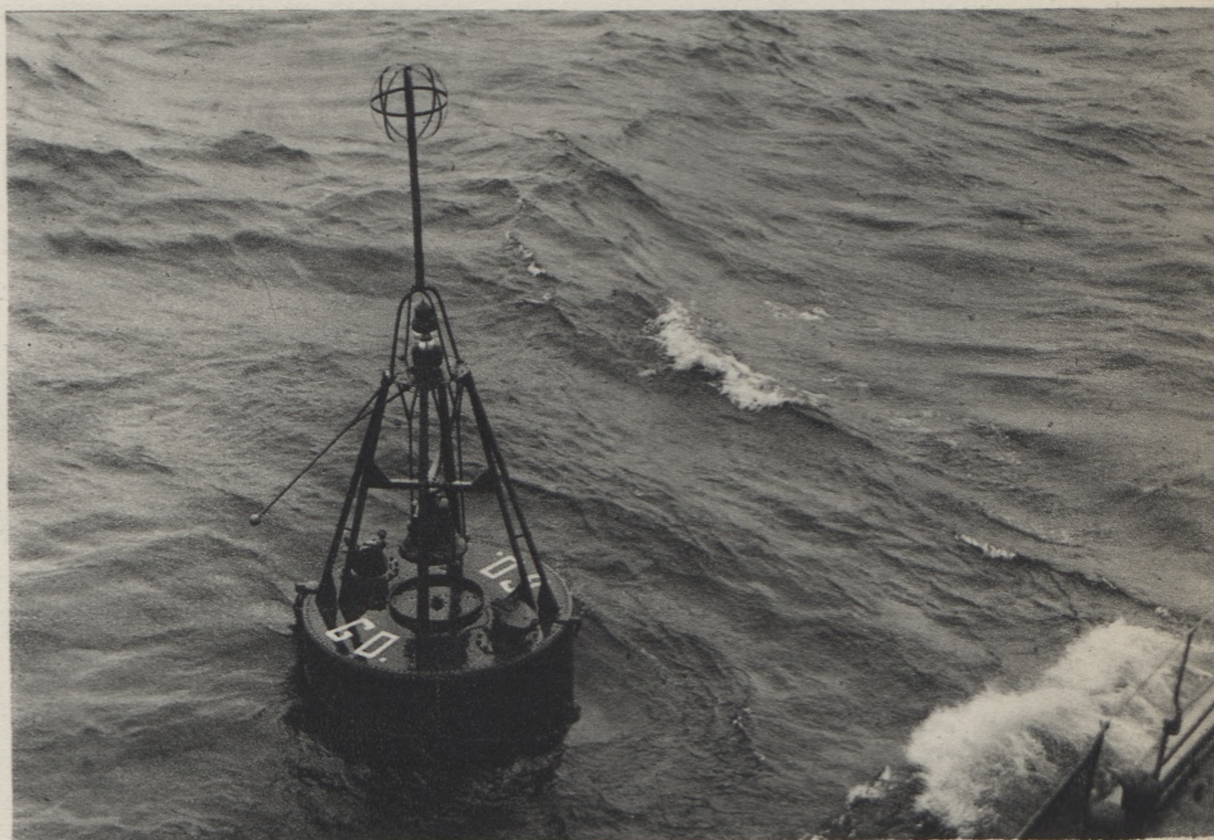


POLSKA MARYNARKA WOJENNA

„Z dniem 28 listopada 1919 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską...”

(-) Józef Piłsudski

OTO KRÓTKI, a tak doniosły w swem znaczeniu rozkaz Wodza Narodu. Proste te słowa mają już swoje zaszczytne miejsce na kartach polskiej historji. Nie dopuszczają one możliwości sądzenia nas przez potomnych tak, jak niestety zmuszeni jesteśmy sądzić naszych wielkich przodków, którzy popełnili wiele błędów nie do darowania. GDYBY W PRZESZŁOŚCI któryś z królów polskich wydał podobny rozkaz i gdyby rozkaz ten został w całej rozciągłości wykonany, nie byłoby zapewne hańby przeszło stuletniej niewoli, nie byłoby tylu klęsk i tylu męczenników. Najtragiczniejszem podłożem tych błędów była nieszczęśliwa myśl, wyrażona w zawadjacko naiwnem przysłowiu: »Polak, gdy pilnie orze, może nie wiedzieć co to jest morze«. Brak zainteresowania morzem pociągnął za sobą zgubne skutki. Każdy, kto tylko chciał, rządził na Bałtyku, nie licząc się z interesami i powagą wielkiego mocarstwa, jakiem była Polska. ZRZADKA jedynie unosiło się ponad bierne masy rozpaczliwe wołanie Polaka, wyczuwającego prawdę morską. Niekiedy rodziła się zdrowa myśl morska. Wołano o okręty, mające bronić polskich praw na morzu. Z wołań tych, z przejrzenia roz-

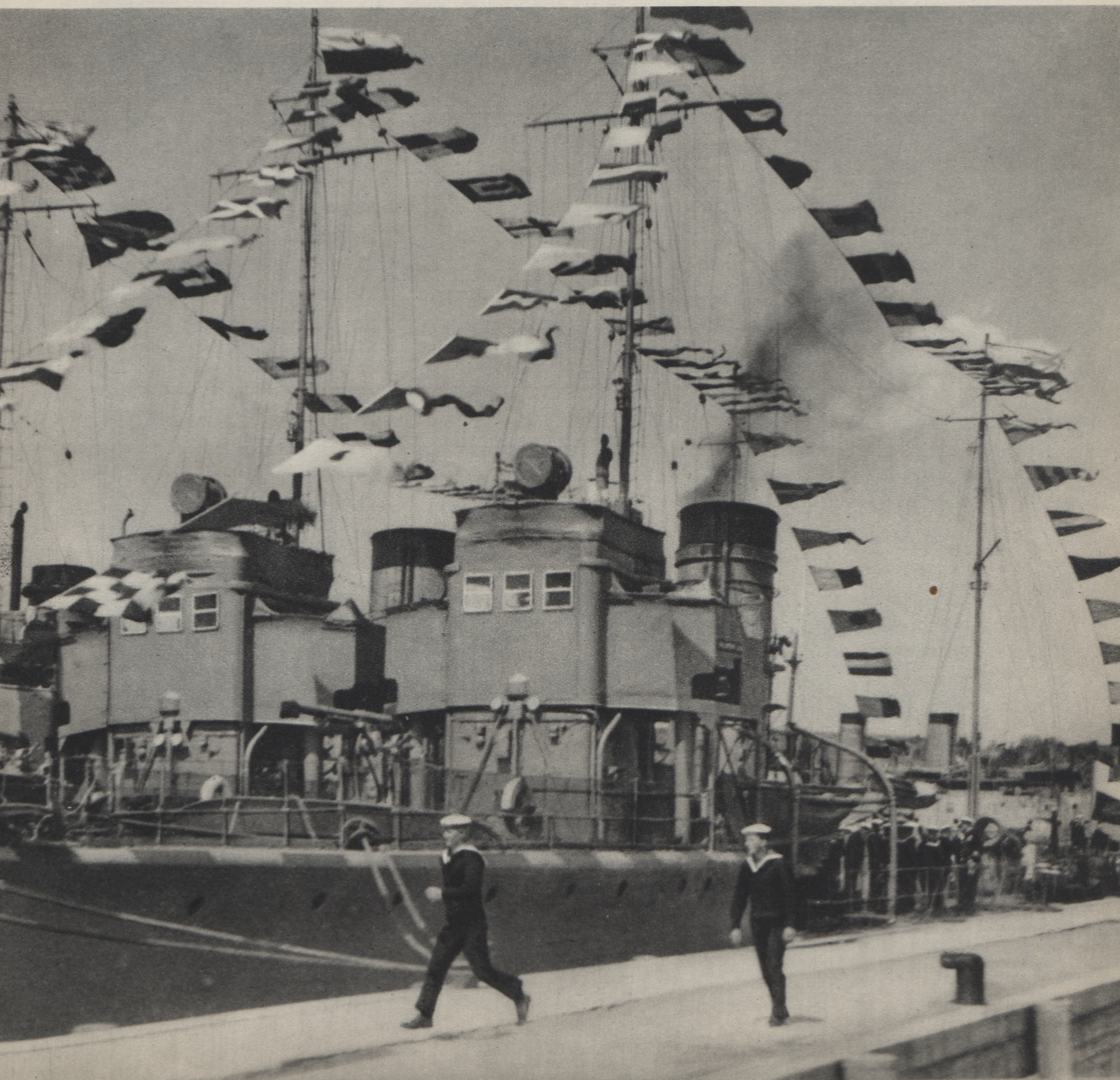


49. BOJA »GD« — ZNAK WJAZDU DO PORTU GDYŃSKIEGO.



sądnych ludzi, zrodził się »memorjał kaperski« Dunin-Wąsowicza. Ukazał się wskutek tego manifest królewski o zaciągu do służby morskiej we flocie kaperskiej. KRÓL Zygmunt August tworzy »komisję morską«. Sejm lubelski zatwierdza tę komisję. W okresie tym wygłaszają niezbite i po wsze czasy żywe prawdy o morzu ludzie takiej miary, jak biskup Karnkowski lub biskup Dymitr Solikowski. Te przebłyski zrozumienia korzyści, płynących z posiadania wolności morskiej, stworzyły podstawy do zaczątku floty polskiej. Król Zygmunt August, zdając sobie sprawę z konieczności posiadania siły zbrojnej na morzu, stworzył flotę kaperską. Flota ta po wielu ciężkich przejściach, wraz ze śmiercią króla Zygmunta Augusta, zakończyła swoje istnienie. NASTĄPIŁY potem czasy ponownego otrzeźwienia. Słynne »pacta conventa«, mocą których obieralni królowie polscy byli zobowiązani do utrzymywania floty morskiej, na krótko tylko dawały złudzenia o zmianie poglądów na sprawę morza. Błędy stawały się nawykiem. Znów nastąpiło wyrzeczenie się własnej floty, zdanie się na łaskę i niełaskę Gdańska. OD CZASÓW króla Zygmunta III Wazy — wojny, spory dynastyczne, desanty Szwedów na wybrzeżach Prus Wschodnich i Królewskich (nasze Pomorze), nowe próby budowy floty. WRESZCIE flota powstaje i działa. Jasnym promieniem chwały dla naszej morskiej siły zbrojnej jest bitwa pod Oliwą w roku 1627, w której polska flota zwycięża, rozbijając Szwedów i zwalniając Gdańsk i całe pobrzeże polskie od blokady. Świta nadzieja ugruntowania się Polski nad morzem. Wolność morska, wolność żeglugi do własnych portów i wolność rodzimego handlu morskiego staje się przez pewien czas rzeczą realną. NIESTETY, udział w obcych sporach i walkach zgubił flotę polską. Wysłana przez króla przeciw Duńczykom na walkę o sprawy Habsburgów, nie odegrała żadnej roli i została w całości zagarnięta przez Szwedów. Znów więc pozbawieni morskiej siły zbrojnej zawieraliśmy układy i rozejmy niekorzystne, często upokarzające. WRESZCIE krótki okres odrodzenia się floty wojennej za czasów króla Władysława IV. ŚWIETNIE zapowiadający się rozwój spraw obrony morskiej, zarysowujący się w budowie — za poradą hetmana Koniecpolskiego — własnych podstaw umocnionych, w wystawieniu 12 uzbrojonych okrętów oraz uchwaleniu przez sejm ustawy o cłach

U GÓRY: 50. PUCK, KOLEBKA FLOTY POLSKIEJ. — Z PRAWEJ STRONY: 51. TORPEDOWCE W GALI.



morskich, będących w istocie kredytami na utrzymanie floty, nagle się skończył. Wskutek pociągnięć Gdańska, zbrojnego wdzierania się Danji do spraw Polski, potem wrogich wystąpień Niemców, Prusaków i Szwedów, odmawiających płacenia należnych Polsce ceł portowych, możliwość istnienia nielicznej, słabej floty polskiej została przekreślona. Trzyletni okres naszych nadziei zakończył się niczem w r. 1637. Historja jest nauką narodów. Ten ostatni przykład historyczny jest najgroźniejszem memento dla Polski współczesnej.

* * *

PO LATACH ucisku i niewoli nastąpił dzień zmartwychwstania. Już w dniu 28 listopada ukazuje się wyżej przytoczony rozkaz, który staje się hasłem. Na czele tworzącej się marynarki stanął płk. mar. Bogumił Nowotny, mianowany szefem sekcji marynarki przy M. S. Wojsk.
ZAŁOŻONO biura, rozpoczęto rejestrowanie i przyjmowanie zgłaszających się oficerów, podoficerów i marynarzy, przybyłych do ojczyzny z obcych, zaborczych marynarek.
WŁAŚCIWA praca organizacyjna rozpoczęła się z chwilą przekształcenia sekcji marynarki, w dniu 14 maja 1919 r., na Departament Morski, który objął ś. p. kontradmirał Kazim. Porębski.
DEPARTAMENT ogarnął całość spraw morskich i rzecznych, wszelkie sprawy mające styczność z wodną komunikacją, handlem lub wojennemi działaniami na morzu i rzekach.
W TYM czasie Polska nie posiadała jeszcze dostępu do morza. Nawet granice państwa nie były ustalone. Pomimo to nieliczna grupa oficerów, oddanych pod rozkazy admirała, niestrudzenie pracowała, tworząc podwaliny pod przyszłość Polski na morzu.
POŻAR wojny, rozgorzałej na wschodzie, walki z Ukraińcami, wojna z Rosją sowiecką — wszystko to nie sprzyjało rozwojowi spraw morskich. Zresztą wciąż jeszcze Polska nie posiadała morza. Tabor rzeczny, pozostawiony przez Niemców, objęły władze marynarki, tworząc natychmiast zaczątki flotylli rzecznych, pińskiej i wiślanej.
GROŹNE położenie Polski, walczącej o swoje istnienie, skłoniło władze marynarki do kroku, który zjednał jej powszechne uznanie. Oto na wniosek admirała Porębskiego utworzono bataljon, a następnie pułk morski. Na szerokim froncie walczyli więc również i marynarze. Liczne rozkazy pochwalne dowódców odcinków frontowych



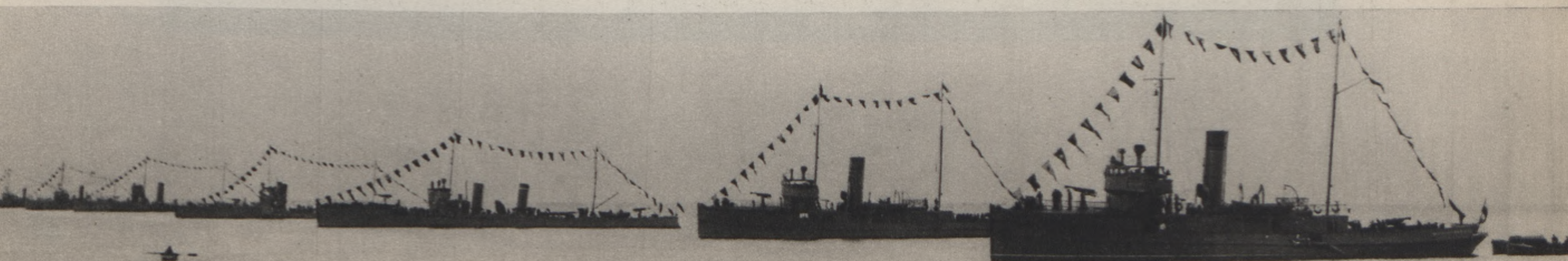
U GÓRY: 52. ZASŁONA DYMNA JEST PEWNYM ŚRODKIEM UKRYCIA. — Z PRAWEJ STRONY: 53. »PODHALANIN« WOŁA!

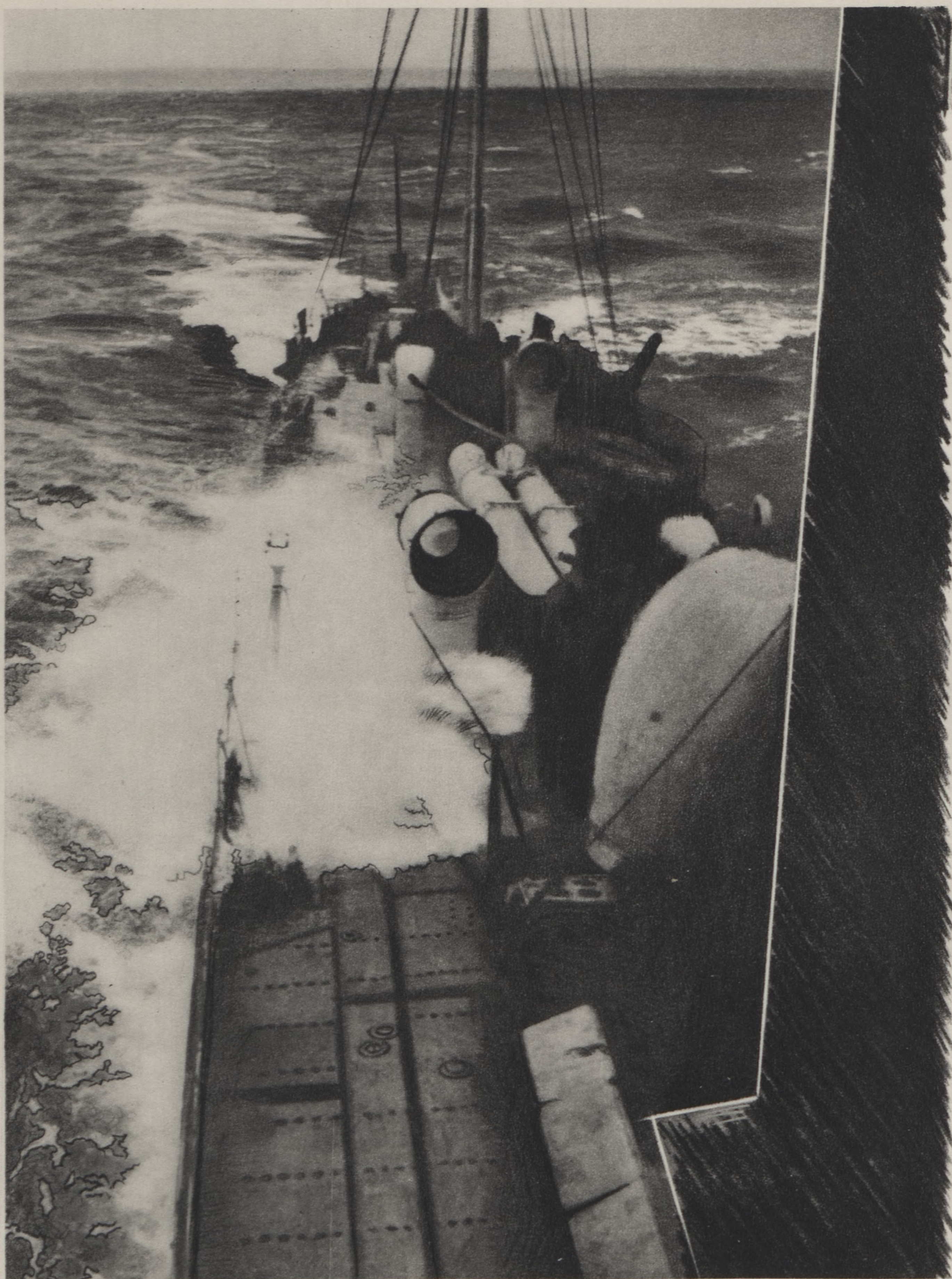


mówią o tem, że oddziały marynarzy sprawiały się dzielnie w bojach o niepodległość. Flotylla pińska walczyła wspierając działania polskich wojsk na wschodzie. Przestała jednak istnieć podczas odwrotu z pod Kijowa. Flotylla wiślana natomiast, wzmocniona na siłach, wzięła czynny udział w ostatecznem, rozstrzygającem i zwycięskiem zmaganiu się z nieprzyjacielem. Podobnie jak w bojach na frontach lądowych, tak też i we flotyllach, chlubnie odznaczają się oficerowie marynarki i marynarze. Walczą na rzekach, na doraźnie przysposobionych okrętach (taka improwizacja jest możliwa jedynie na rzekach), dokonywają chwalebnych czynów, zdobywając liczne odznaczenia bojowe. Stwarzają przytem zawiązki bojowej tradycji bandery i znaków marynarki wojennej w odrodzonej Polsce.
W DNIU 28 czerwca 1919 r. Rada Ambasadorów przyznała wreszcie Polsce Pomorze i skrawek wybrzeża morskiego. Z tą chwilą nasze dążenia morskie, choć w drobnej jedynie części, zostały urzeczywistnione. Polska została pokrzywdzona. W innych warunkach można byłoby



U GÓRY: 54. OKRĄGŁE MINY. — Z PRAWEJ STRONY U GÓRY: 55. DZIAŁO ZAŁADOWANE.
U DOŁU: 56. FLOTA W GALI OCZEKUJE PRZYBYCIA PIERWSZEGO ŻEGLARZA RZECZYPOSPOLITEJ.





i należałoby otrzymać znacznie więcej. Nie było ani czasu, ani możliwości na »prawowanie się«. Należało szybko przystąpić do pracy, zagospodarowując się na uzyskanych obszarach. POD NADZOREM kapitana marynarki Józefa Unruga (dzisiaj kontradmirała, dowódcy floty) dokonano w Gdańsku niezbędnych przygotowań, w celu uruchomienia polskiej służby hydrograficznej, tej podstawy właściwego wykorzystywania morza. Z objęciem wybrzeża, przejęto również całą nadmorską administrację. Najmniejsze uchybienia w działaniu organów, służących do wspomagania nawigacji morskiej, byłyby ze złośliwą radością powitane przez nieżyczliwego sąsiada, lecz wszystko pracowało sprawnie i bez zarzutu. Latarnie morskie, będące dla żeglarzy drogowskazami i ostrzegawczemi sygnałami, ani na chwilę nie przestały działać i świecić. Nie ulegało również przerwaniu dozorowanie znaków pływających, jakiemi są morskie boje i wiechy. Na rzekach walczono, ponoszono straty i znów odnawiano siły. Komandor inżynier Malecki, zastosowując urządzenia własnego wynalazku, podnosił zatopione jednostki flotylli pińskiej, przywracając je naszym flotyllom. Coraz pilniejszą koniecznością stawało się stworzenie floty morskiej. Objektem pływającym, najbardziej potrzebnym, mającym służyć do prac związanych z utrzymywaniem możliwości nawigacyjnych, był okręt hydrograficzny. Zakupiono statek »Pomorzanin«, który pierwszy, po półtorawiekowej blisko przerwie, podniósł polską banderę i wypłynął na morze. Dwie daty: 18 styczeń i 10 luty 1920 r. mogą być uważane jako znamionujące zapoczątkowanie odrodzenia Polski na morzu. Pierwsza data — to rozpoczęcie obejmowania Pomorza i wybrzeża morskiego, druga — to uroczysta chwila wkroczenia bataljonu morskiego do Pucka, małej mieściny nadmorskiej, położonej w głębi zatoki. MIEJSCOWOŚĆ TA, która już za czasów przedrozbiorowych była portem polskim, stała się w Polsce odrodzonej kolebką jej floty wojennej. W kilka godzin po zajęciu Pucka generał Józef Haller, w towarzystwie admirała Porębskiego, z polecenia rządu i z rozkazu Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, odbył symboliczne zaślubiny morza, rzucając w jego fale szczerozłoty pierścień. Jesień roku 1920 przyniosła wreszcie Polsce zwycięstwo i zakończenie wojen. Zawarcie upragnionego pokoju i możliwość przystąpienia do żmudnej i stałej pracy nad budową własnej państwowości









Z LEWEJ STR.: 57. NA SZTORMOWEJ FALI.—U GÓRY: 58-59. PŁYNIEMY! 60-61. PRZY KOTWICY.











Z LEWEJ STRONY: 62. NOMINACJA MŁODYCH PODPORUCZNIKÓW MARYNARKI WOJENNEJ. — U GÓRY: 63. »KRAKOWIAK« I »PODHALANIN« WRACAJĄ NIE Z POD BIEGUNA, BYŁY TYLKO W ZATOCE RYSKIEJ. — OBOK: 64. »KRAKOWIAK« DYMI. 65. NA POKŁADZIE. 66. ŁÓDŹ NA WODĘ.



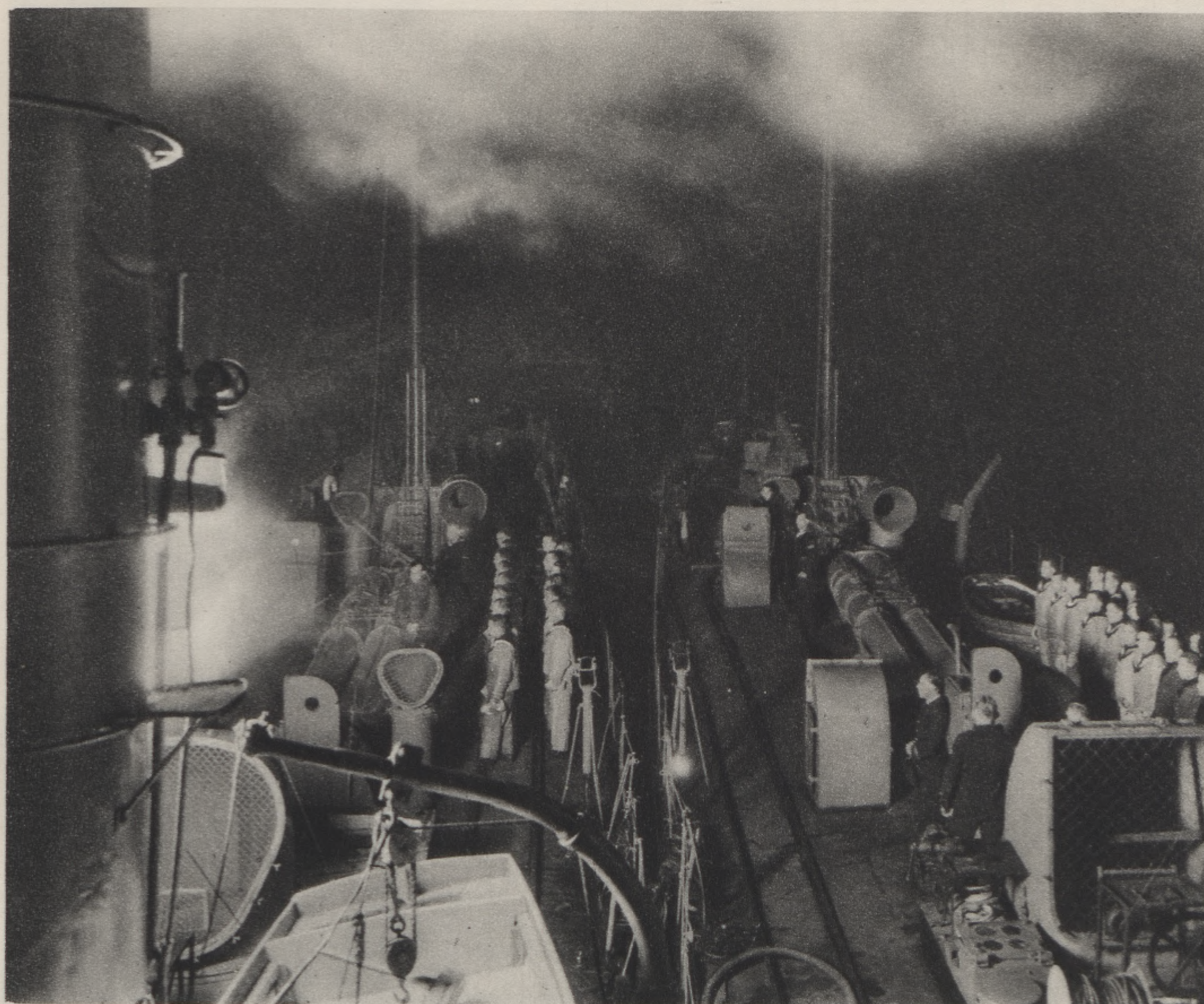
umożliwiło też bardziej planowy rozwój polskiej marynarki. W Pucku stworzono port wojenny. Powstaje tam również instytucja, łącząca wszystkie sprawy, związane z życiem marynarki wojennej na morzu i na wybrzeżu. Było nią Dowództwo Wybrzeża, które w kilka lat później przekształciło się w Dowództwo Floty. Dowódcą wybrzeża zostaje mianowany komandor Jerzy Świrski (dziś kontradmirał, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej).

NA MORZU prócz »Pomorzanina« ukazał się jeszcze jeden okręt, noszący dumnie wojenną banderę. Był to »Lwów«, duży, piękny żaglowiec, statek szkolny, przeznaczony do ćwiczeń uczniów Szkoły Morskiej. Szkoła ta miała za zadanie stworzenie jak najszybciej pierwszego narybku oficerów marynarki handlowej. Cały jednak rozwój życia morskiego skupił się chwilowo w Departamencie Morskim i był kierowany przez oficerów marynarki wojennej. Zczasem, gdy zostały położone podwaliny pod morską pracę i gdy ukształtowały się zarysy dalszego rozwoju Polski na morzu, sprawy marynarki handlowej i wojennej zostały rozdzielone. W miejsce Departamentu Morskiego powstało Kierownictwo Marynarki Wojennej. Z tą chwilą szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, jako bezpośrednio podporządkowany ministrowi spraw wojskowych, mógł się już poświęcić wyłącznie sprawom związanym z obroną morską. Przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu utworzono Departament Morski, który właśnie przejął wszelkie sprawy marynarki handlowej, a więc również Szkołę Morską oraz statek »Lwów«. Spuszczono więc na »Lwowie« banderę wojenną, a podniesiono banderę marynarki handlowej. Tymczasem młodej marynarce wojennej przybyły nowe okręty. W porcie puckim zakotwiczone zostały dwie kanonierki, »Komendant Piłsudski« i »Generał Haller« o wyporności po 350 tonn każda.

W TYM czasie przybyły jeszcze cztery okręty. To poniemieckie trawlery »Mewa«, »Czajka«, »Jaskółka« i »Rybitwa«, każdy o wyporności około 200 tonn. Reda pucka poczęła się zapełniać. Sześć wojennych okrętów, pomalowanych na ciemny kolor »bojowy«, zakotwiczonych w odległości pół mili od brzegu i powiewających czerwonobiałemi banderami, napawały wiarą i otuchą. Marynarze z dumą obnosili na czapkach wypisane nazwy swoich okrętów, a przed nazwami widniały tajemnicze litery O. R. P. Litery te — ziszczony cudny sen o morzu i własnej flocie wojennej — znaczą: Okręt Rzeczypospolitej Polskiej!

W PORCIE puckim, tym zaledwie kilkunastometrowym baseniku, nadającym się jedynie do postoju kutrów rybackich i mniejszych statków, stała zasadniczo tylko jedna wojenna jednostka, statek strażniczy »O. R. P. Myśliwy«. Niewielki ten silnikowy okręcik spełniał zaszczytną rolę okrętu flagowego floty. Na maszcie jego powiewał proporczyk dowódcy floty. Stąd szły rozkazy dla wszystkich okrętów, na nim podnoszone są wszelkie sygnały

flagowe, któremi dowódca floty przekazuje swoją wolę podległym jednostkom. Do basenu



Z LEWEJ STRONY: 67. TORPEDA. — U GÓRY: 68. WSZYSTKIE NASZE DZIENNE SPRAWY.







Z LEWEJ STRONY: 69. PODZIĘKOWANIE NACZELNEGO WODZA. — U GÓRY: 70. MARSZAŁEK PIŁSUDSKI, ADMIRAŁ ŚWIRSKI I PREMJER PRYSTOR W PORCIE WOJENNYM. — U DOŁU: 71. MORSKI DYWIZJON LOTNICZY DEFILUJE RÓWNIE DZIARSKO NA LĄDZIE JAK W POWIETRZU

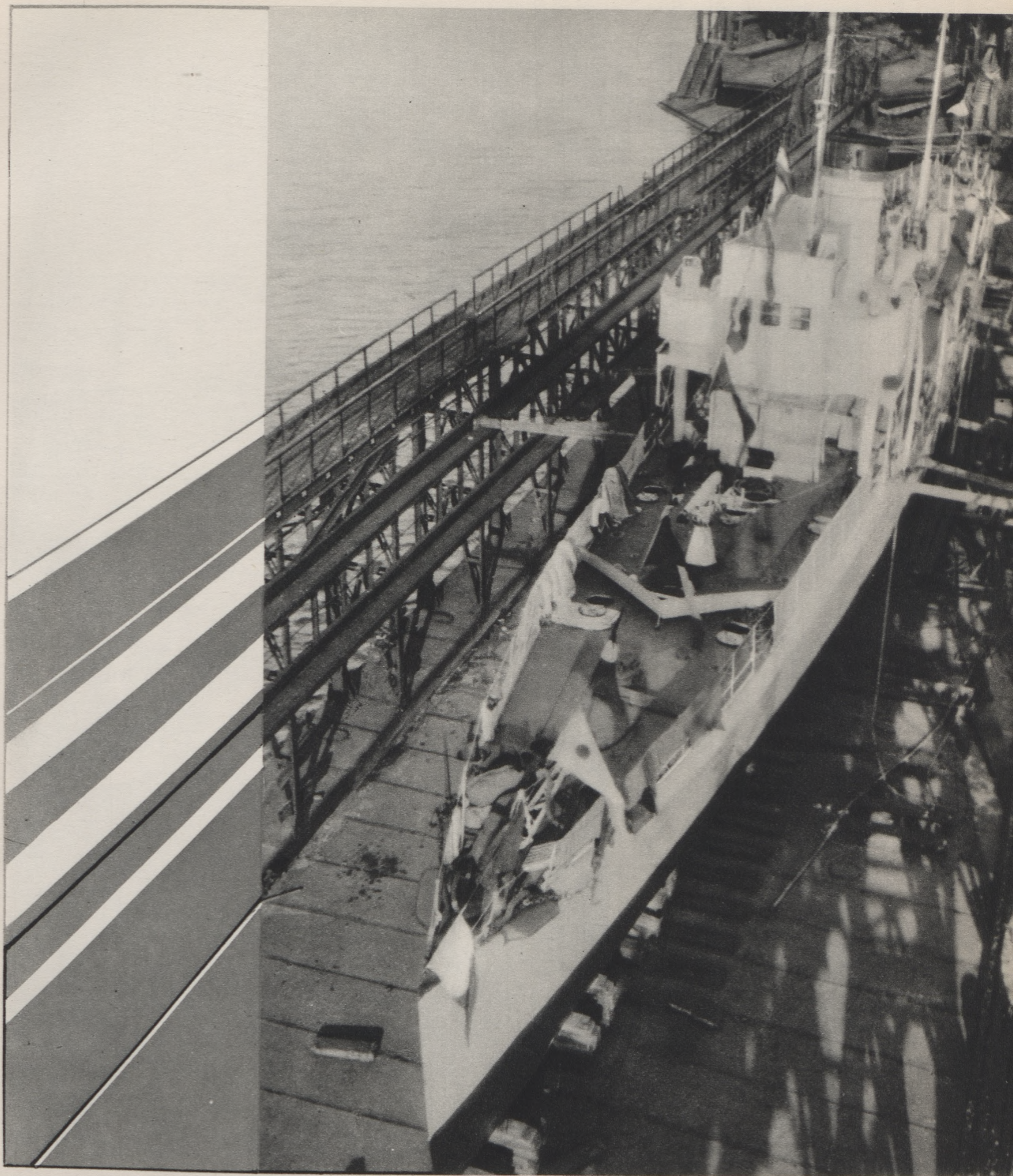
portowego wchodził co pewien czas jeden z trawlerów, lub kanonierka. Przychodziły tylko w celu załadowania węgla, pobrania słodkiej wody do kotłów, lub dla uskutecznienia mniejszego remontu. Tam bowiem umieszczono na zboczu basenu wielką krypę morską, mieszczącą na sobie pływające warsztaty. Przy pierwszej sposobności wzniesiono na lądzie zabudowania, do których przeniesiono te skromne warsztaty, będące zaczątkiem rozbudowanych dzisiaj pokaźnie zakładów, działających obecnie we właściwym porcie wojennym w Gdyni. Zatem port pucki mógł spełniać rolę tylko tymczasowego ośrodka i chwilowego punktu oparcia będącej w zarodku floty wojennej. Zresztą zatoka Pucka nie posiada odpowiednich warunków na port o większym zakresie działania. Wykorzystywano więc jednocześnie port gdański, w którym przez pewien czas marynarka wojenna posiadała swoją przystań, zwaną »Hak Polski«. Mieściły się tam różne składy i biura, w których urzędowali polscy funkcjonarjusze państwowi.
GDY NA JESIENI roku 1921 polskiej flocie przybyły torpedowce, przyznane przez Radę Ambasadorów, jako zdobycz po zwyciężonych Niemcach, rola Gdańska, jako punktu oparcia wojennych okrętów, wzrosła niepomiernie. Wszystkie bowiem sześć torpedowców: »Kaszub«, »Mazur«, »Krakowiak«, »Kujawiak«, »Ślązak« i »Podhalanin« posiadały kotły opalane ropą. Zaopatrywania okrętów w płynne paliwo nie można było tak łatwo zorganizować w Pucku. Już ten wzgląd nasuwał konieczność opierania się na Gdańsku, posiadającym ropowe zbiorniki i wszelkie urządzenia do pompowania oleju gazowego na okręty. Zaciszność wyspy Holm, znajdującej się w samem sercu portu gdańskiego, wykorzystywano do zimowego postoju okrętów wojennych. Stocznia Gdańska, dobrze postawiona i kierowana przez zarząd międzynarodowy, z udziałem Polski, umożliwiła dokonywanie wszelkich poważniejszych przeróbek, napraw i koniecznego dokowania okrętów.
SPROWADZANIE z Francji materjałów wojennych pociągnęło za sobą konieczność posiadania własnych transportowców wojennych. Wskutek tego przybyły nam dwa transportowce »Warta« i »Wilja«. Statki te, typu normalnych statków towarowych, nabyte zagranicą, odremontowane i odpowiednio przerobione puszczono pod banderą wojenną w stosunkowo dalekie, stałe podróże. Posiadanie transportowców i rodzaj służby pełnionej przez nie oddało wiele usług przy szkoleniu oficerów floty i kandydatów na oficerów marynarki.
SZKOŁA Marynarki Wojennej, założona w Toruniu w r. 1921, przechodziła różne dzieje i ostatecznie przekształciła się w Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej, która obecnie jest na najlepszej drodze rozwoju. W pierwszych miesiącach istnienia Szkoły, zwanej wówczas Tymczasowemi Kursami Instruktorskiemi, przydzielono do niej jako słuchaczy młodych oficerów, którzy mieli za sobą przyśpieszone wyszkolenie morskie w państwach zaborczych lub też oficerów, którzy na własną prośbę zostali przeniesieni do marynarki wojennej z szeregów wojska lądowego. Później nastąpił okres, w którym narówni z przeszkalającymi się oficerami, byli słuchaczami absolwenci Korpusu Kadetów i Szkoły Podchorążych Piechoty.
OBECNIE uczelnia ta ma cechy normalnej szkoły podchorążych, podobnej do szkół

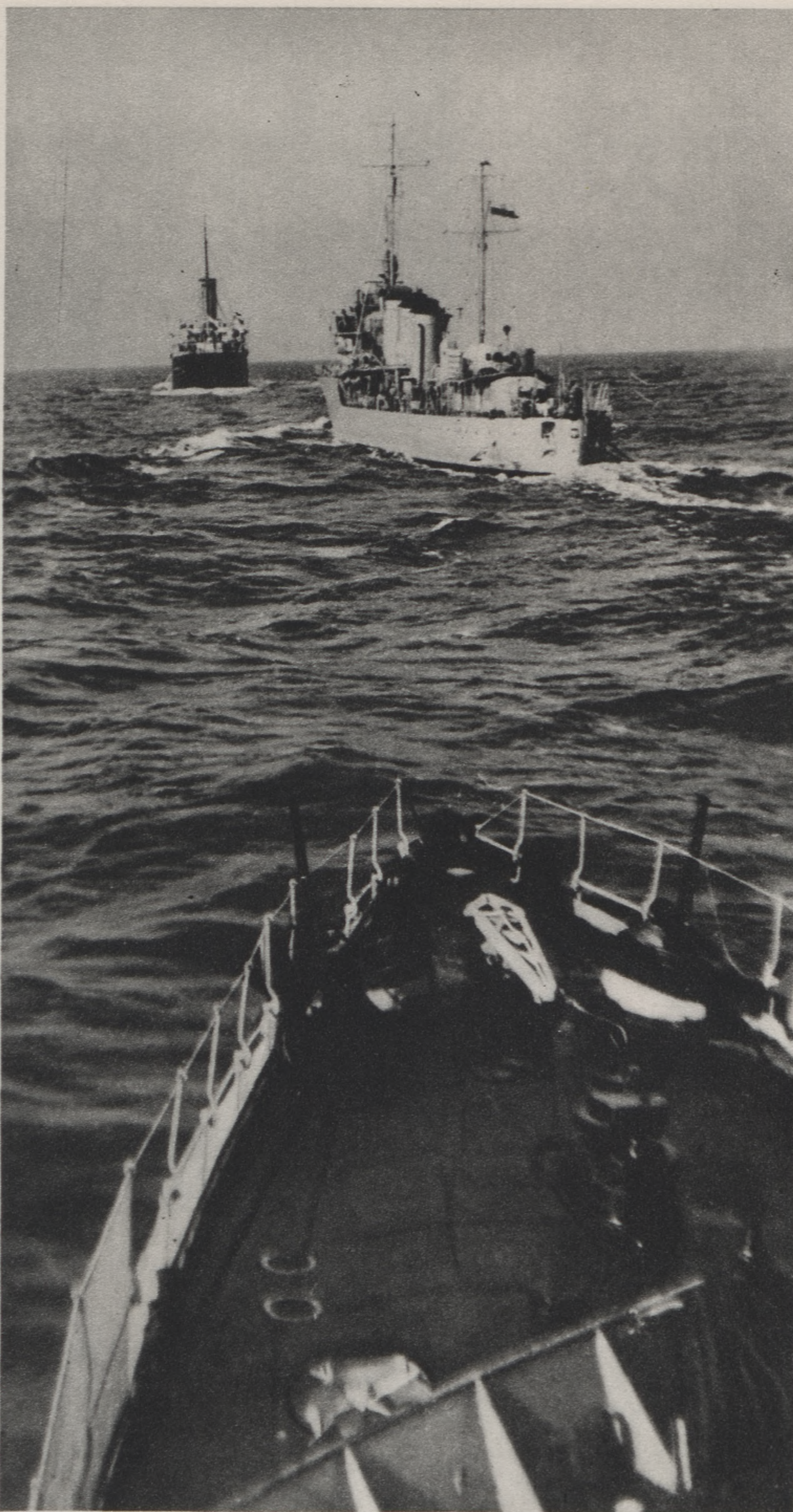
ILUSTRACJA NA STRONIE 80: 72. TORPEDOWIEC W DOKU.

Ilustracja kolorowa z prawej: Ogień ciągły.

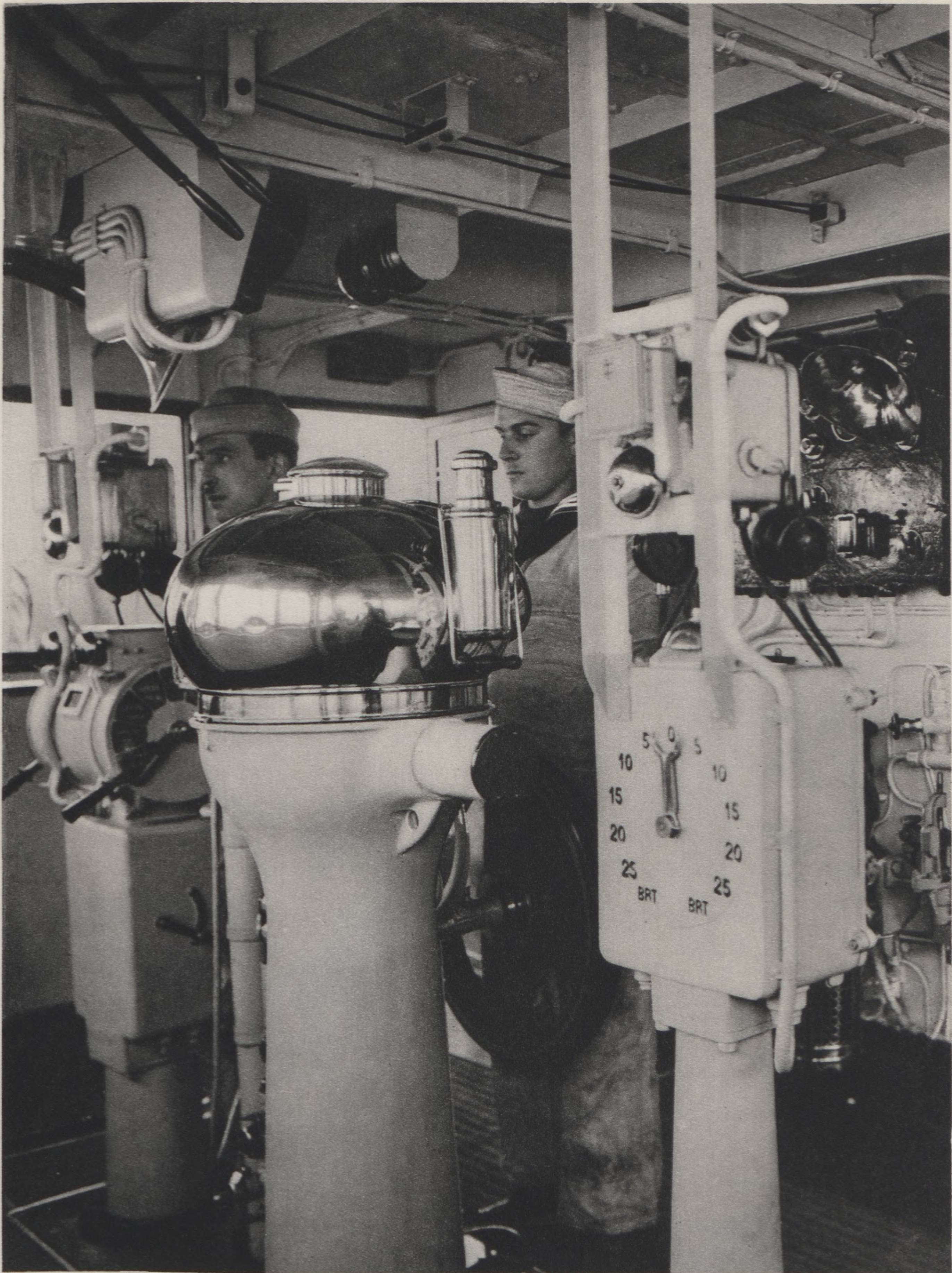

ATELIER GIRS-BARCZ 1934.







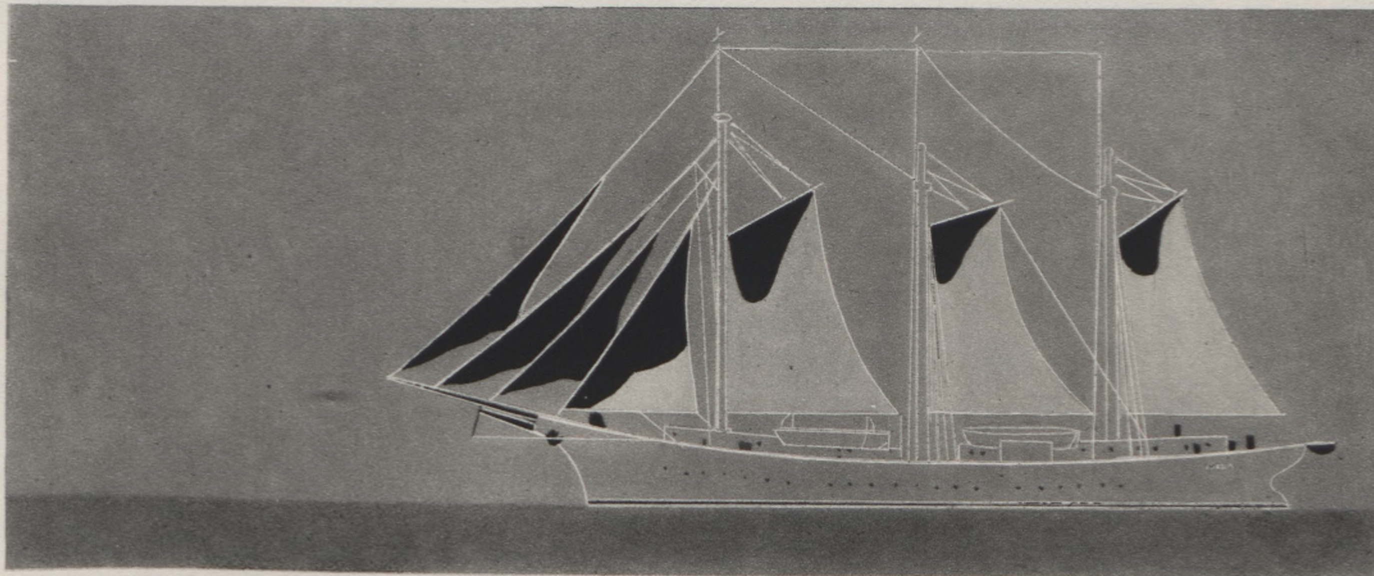
NA PRAWO: 73. STRAŻNICY POLSKIEGO MORZA — OKRĘTY WOJENNE ESKORTUJĄ »POLONJĘ«, NA KTÓREJ PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ UDAJE SIĘ DO TALLINA. DALEJ NA PRAWO: 74. NA MOSTKU NAWIGACYJNYM — CAŁA NAPRZÓD!

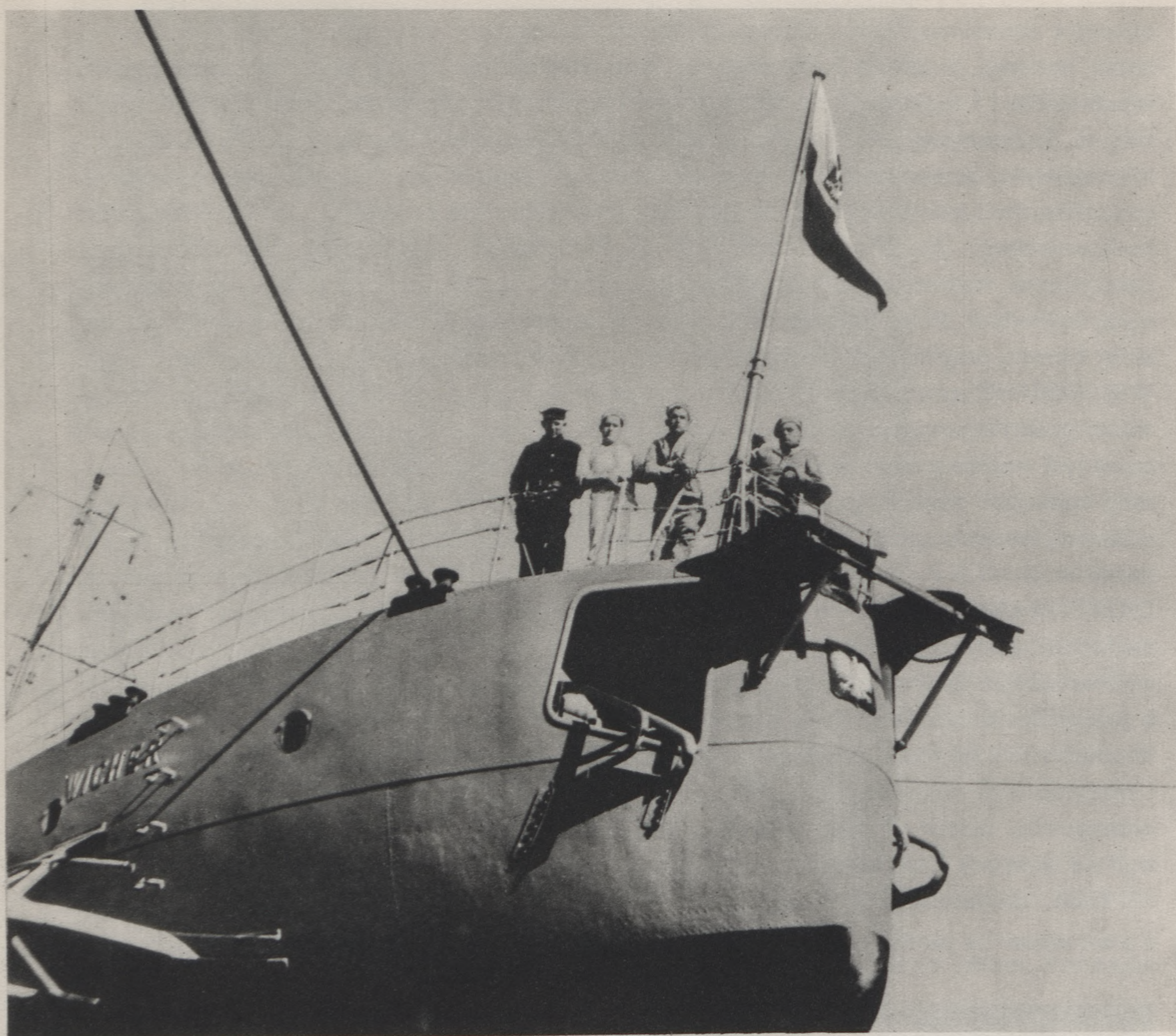

5 0 5
10 10
15 15
20 20
25 25
BRT BRT



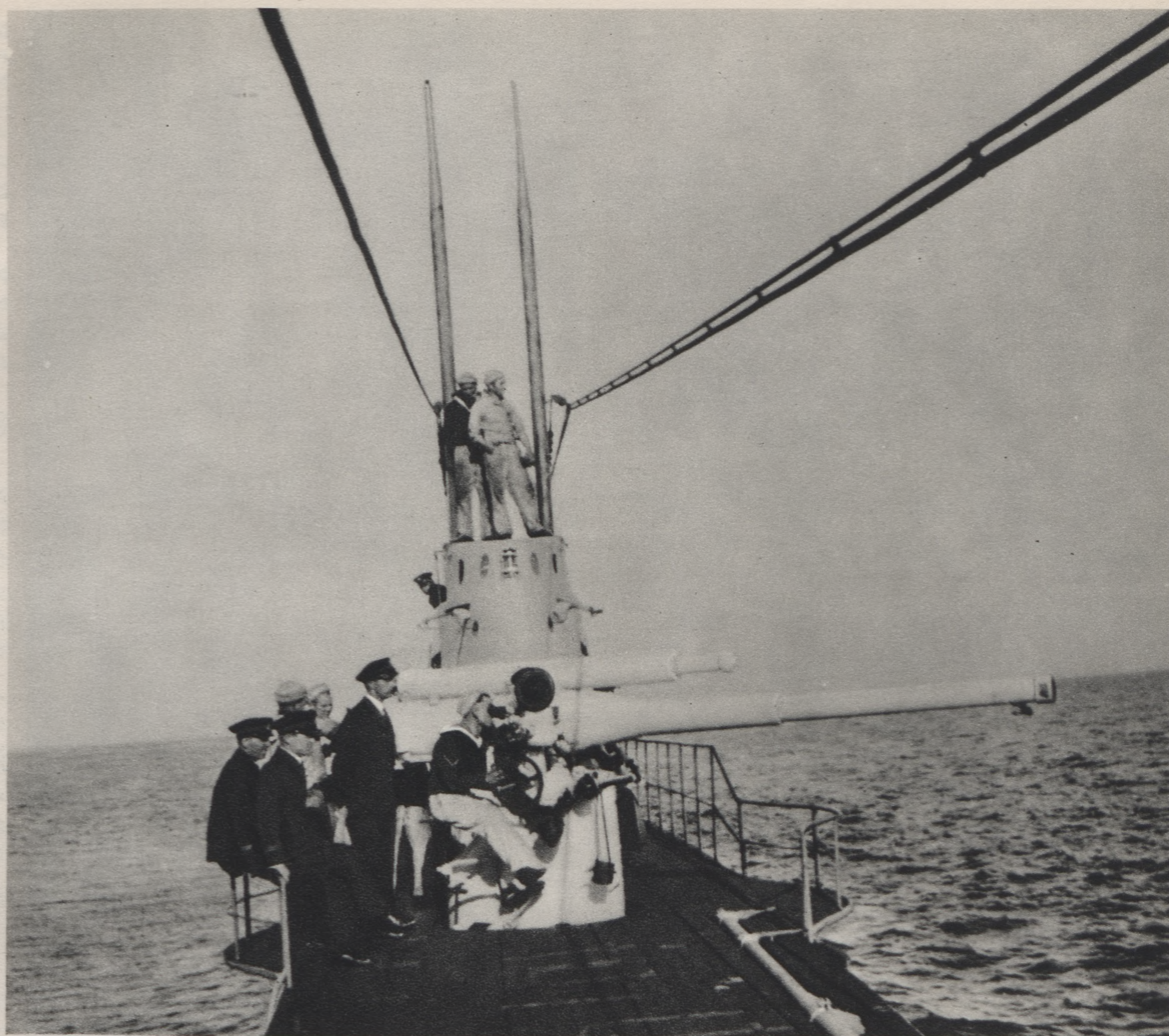
oficerów określonej broni. Ogrom materjału naukowego, jaki musi zgłębić oficer marynarki, sprawia, że Szkoła Podchorążych, mimo trzyletniego kursu, nie wyczerpuje całości wyszkolenia i z tego względu uczniowie, już w stopniu oficerskim, przebywają bezmała rok na Aplikacyjnym Kursie dla Podporuczników. Kurs ten odbywa się na starym krążowniku »Bałtyk«, służącym dziś jedynie jako koszary i jako szkoła dla specjalistów morskich (podoficerów i marynarzy). Na krążowniku (stojącym stale na czterech kotwicach) młodzi podporucznicy, jak również szkolący się w różnych specjalnościach podoficerowie i marynarze właściwie tylko mieszkają, poza tem mają sale, w których słuchają teoretycznych wykładów. Na praktyczne ćwiczenia w poszczególnych działach służby wojenno-morskiej bywają przydzielani na różne jednostki bojowe, należące do dywizjonu szkolnego.
WSPOMNIANE uprzednio transportowce umożliwiają młodym oficerom i podchorążym nabywanie praktyki nawigacyjnej na dłuższych odcinkach szlaków morskich. Dzisiaj, gdy własny przemysł wojenny umożliwia zaniechanie lub znaczne ograniczenie sprowadzania z zagranicy materjału wojennego, posiadanie dwóch wojennych transportowców nie było nieodzowną koniecznością. Z tych względów jeden z nich, »Warta«, został odstąpiony marynarce handl., O. R. P. »Wilja« zaś pełni nadal służbę w marynarce wojennej, jako okręt szkolny.
OKRĘTEM szkolnym w całem tego słowa znaczeniu jest O. R. P. »Iskra«, trzymasztowy, piękny żaglowiec, posiadający silnik pomocniczy i wygodne pomieszczenie dla pływających na nim podchorążych. Na tym okręcie odbywają próbną podróż wszyscy kandydaci, ubiegający się o przyjęcie do morskiej szkoły podchorążych. Kandydat, który zdał teoretyczne egzaminy konkursowe z zakresu średniego zakładu naukowego, musi zdać na »Iskrze« egzamin hartu i marynarskiej wytrzymałości. »Iskra« odbywa stale dalekie i zajmujące podróże. Podchorążowie, którzy pływali na niej, widzieli porty wszystkich niemal krajów bałtyckich, byli na wyspach Kanaryjskich, na Maderze, odwiedzili Afrykę i lądy dalekiej Ameryki.
GDYNIA, niezależnie od swego przeznaczenia do celów gospodarczych, jest również

Z LEWEJ STRONY: 75. KRÓTKIE CHWILE WYPOCZYNKU. — U DOŁU: 76. »ISKRA« — BIALUTKA ZJAWA DALEKICH MÓRZ. PIERWSZY POLSKI OKRĘT WOJENNY, KTÓRY PRZEBYŁ ATLANTYK I ZAWINĄŁ DO NEWPORT (RHODE ISLAND).

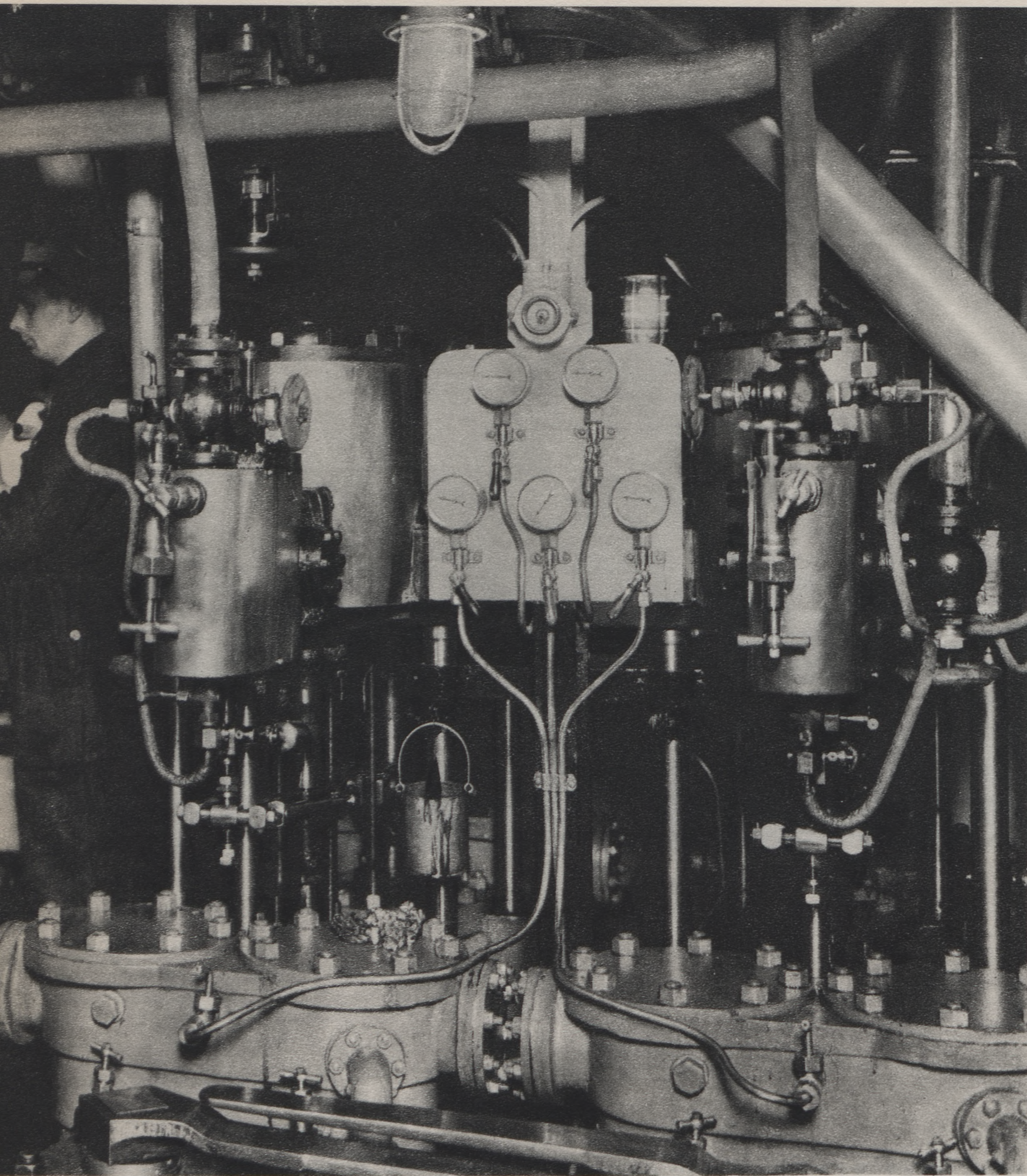




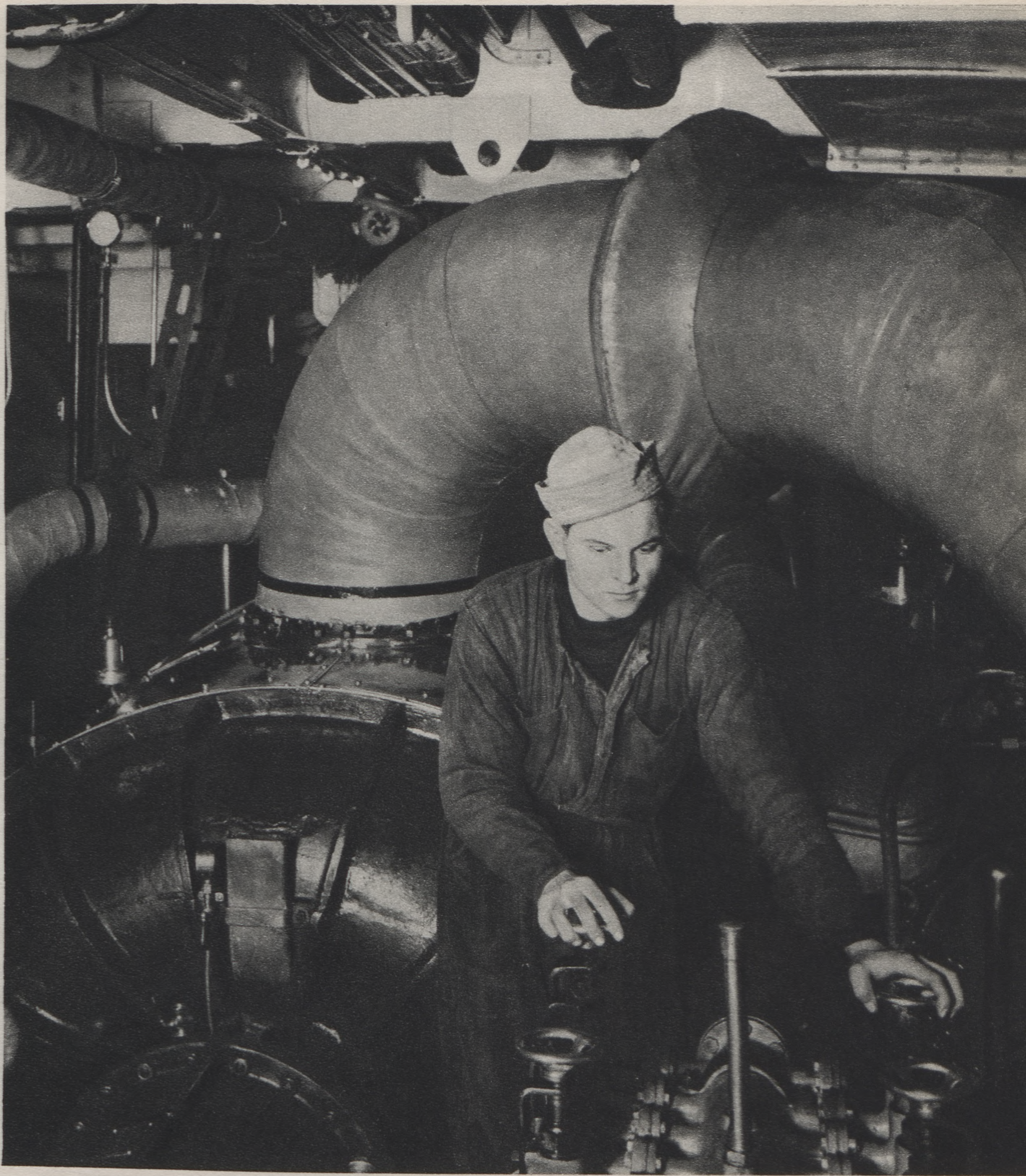
77. RUFA O. R. P. »WICHER«. — NA PRAWO: 78. ŁÓDŹ PODWODNA, UZBRO

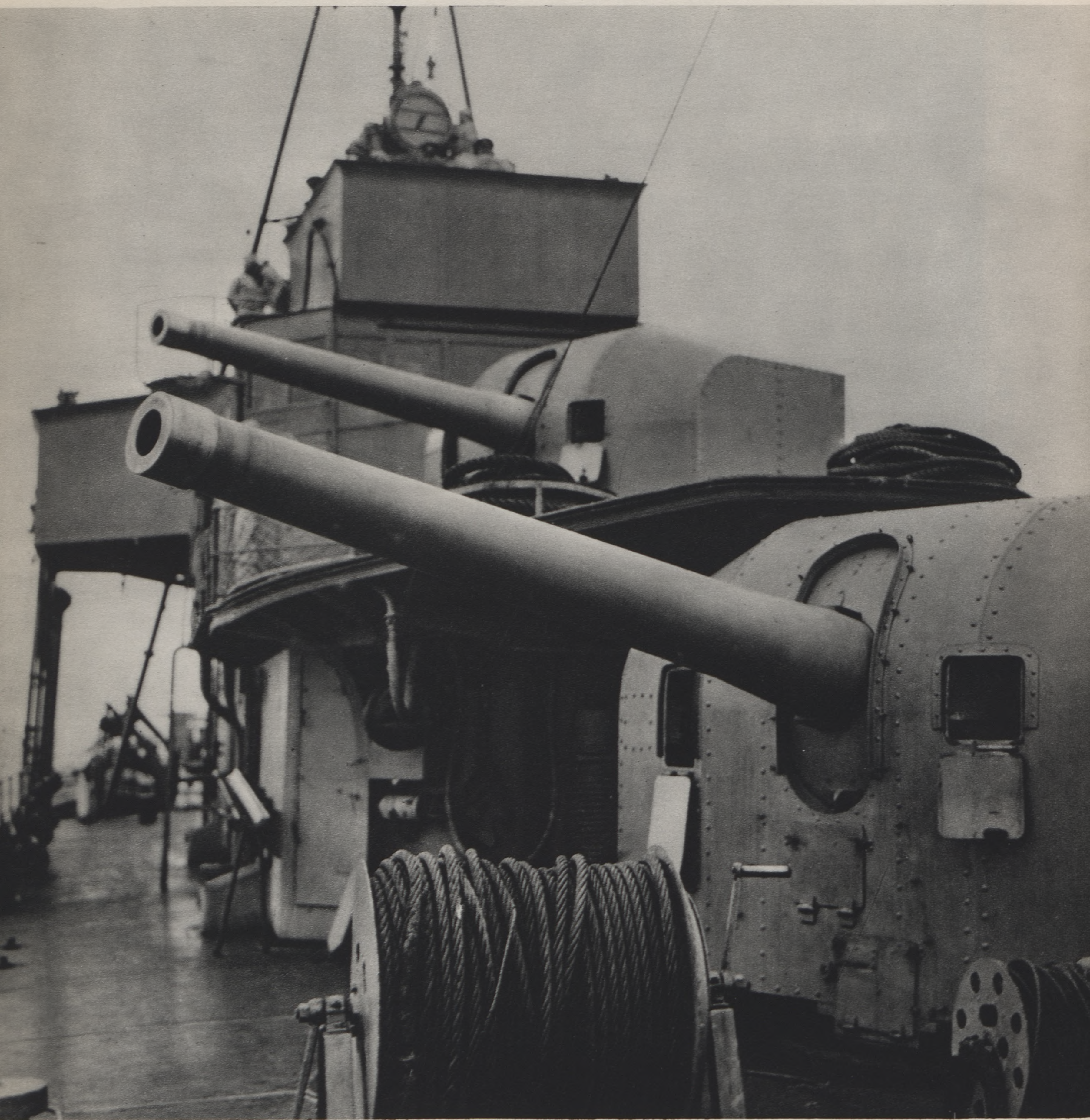


JONA JEST NIETYLKO W TORPEDY I MINY, ALE TEŻ I W DZIAŁA.



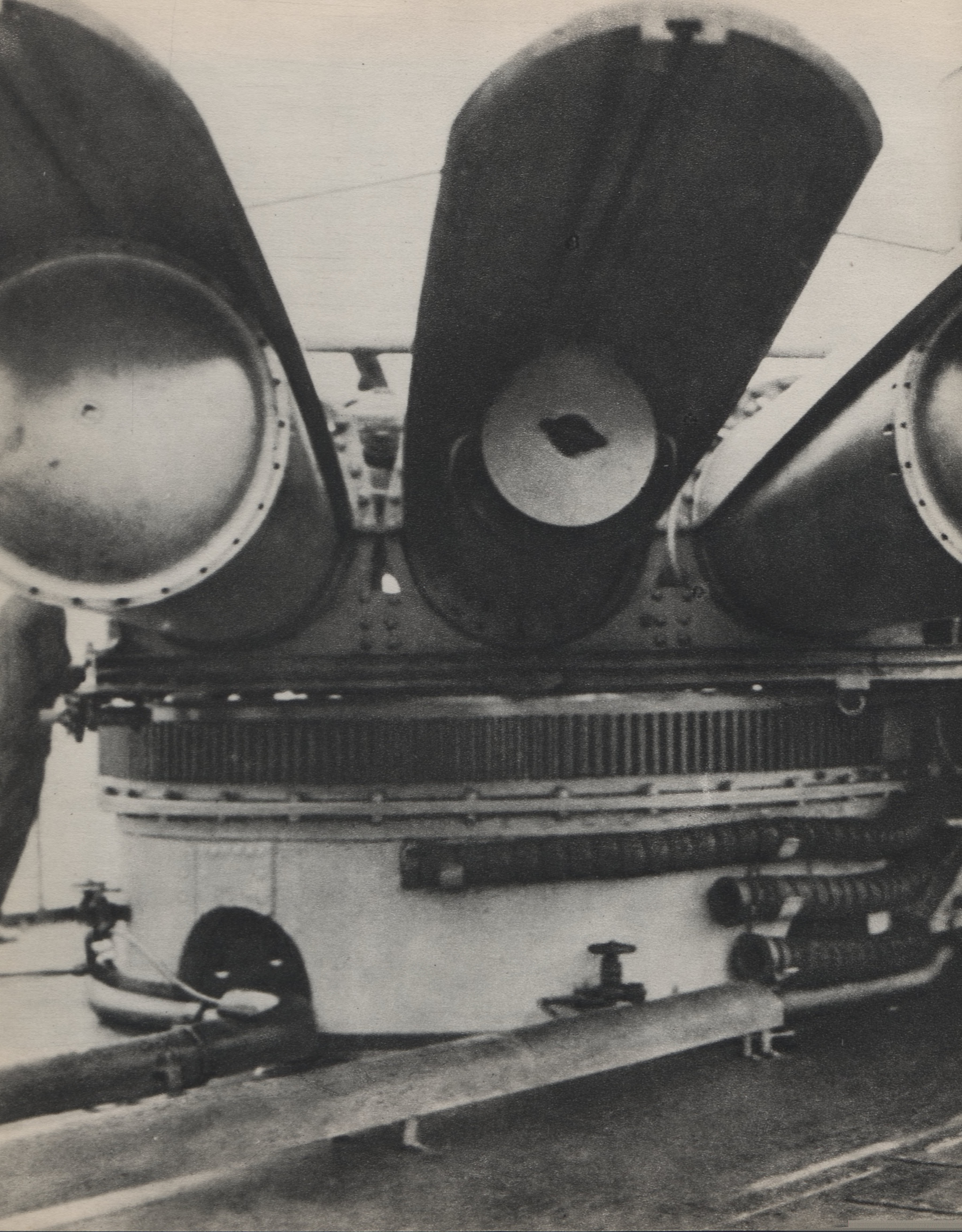
79. POTĘGA MASZYN. — Z PRAWEJ STRONY: 80. PRZY TURBINIE.

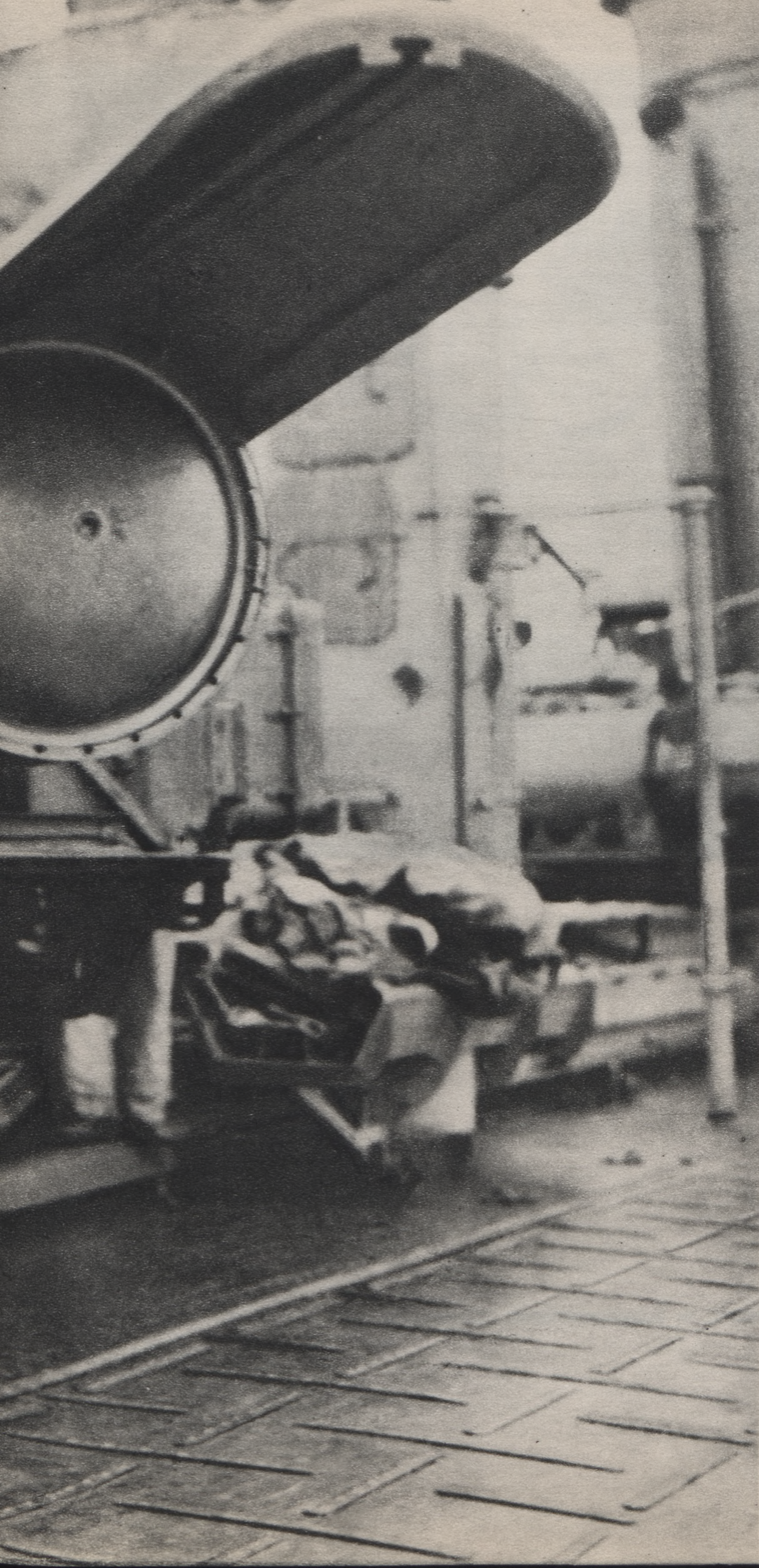




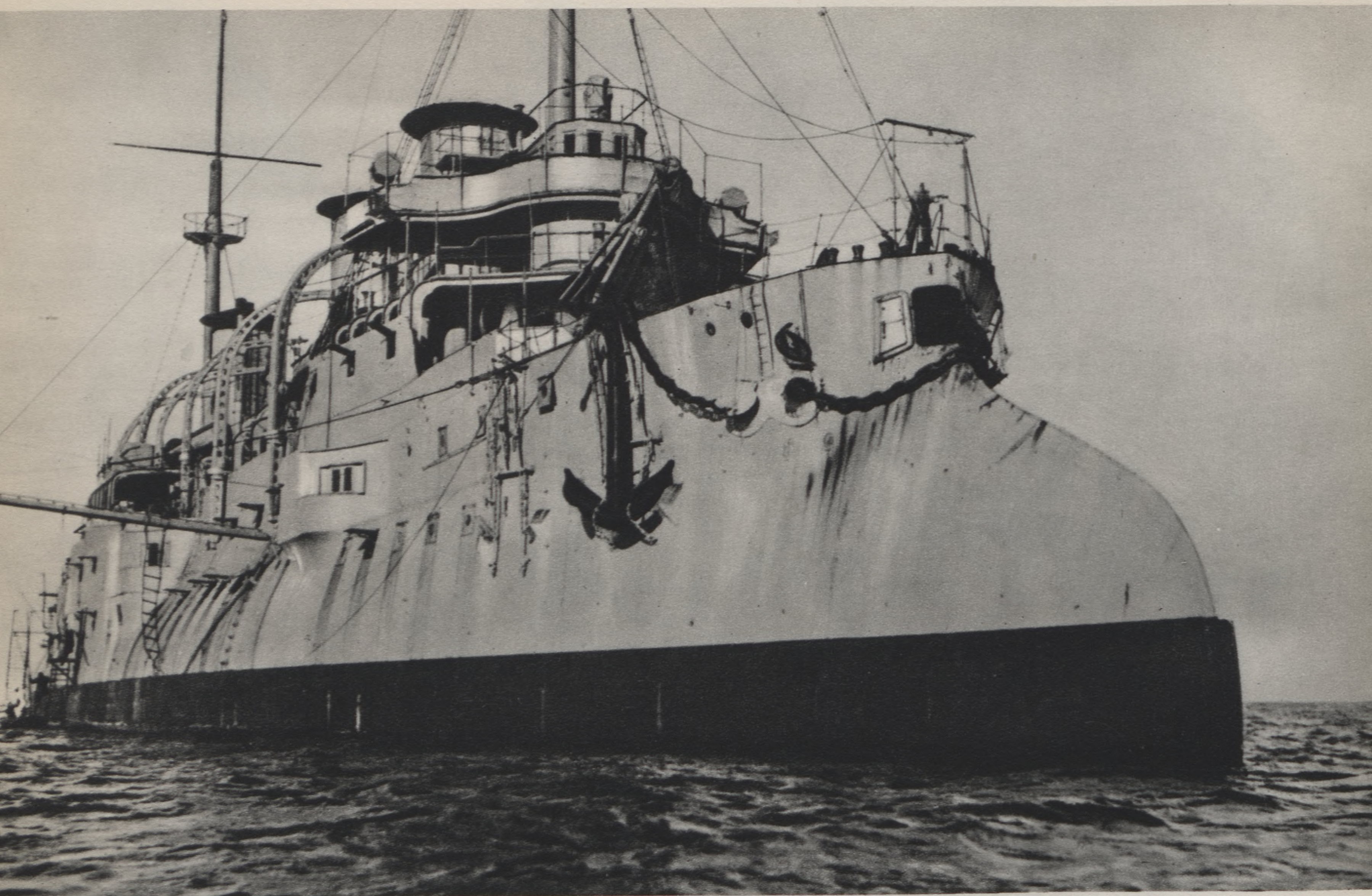


Z LEWEJ STRONY: 81. PRAWDZIWI OBROŃCY MORZA. NIE SZUMNE HASŁA I GROMKIE FRAZESY MÓWCÓW, LECZ TYLKO WYMOWA DZIAŁ DECYDUJE O BEZPIECZEŃSTWIE NA MORZU. — NA PRAWO: 82. PRZY DALMIERZU: ODLEGŁOŚĆ 10.500 METRÓW.



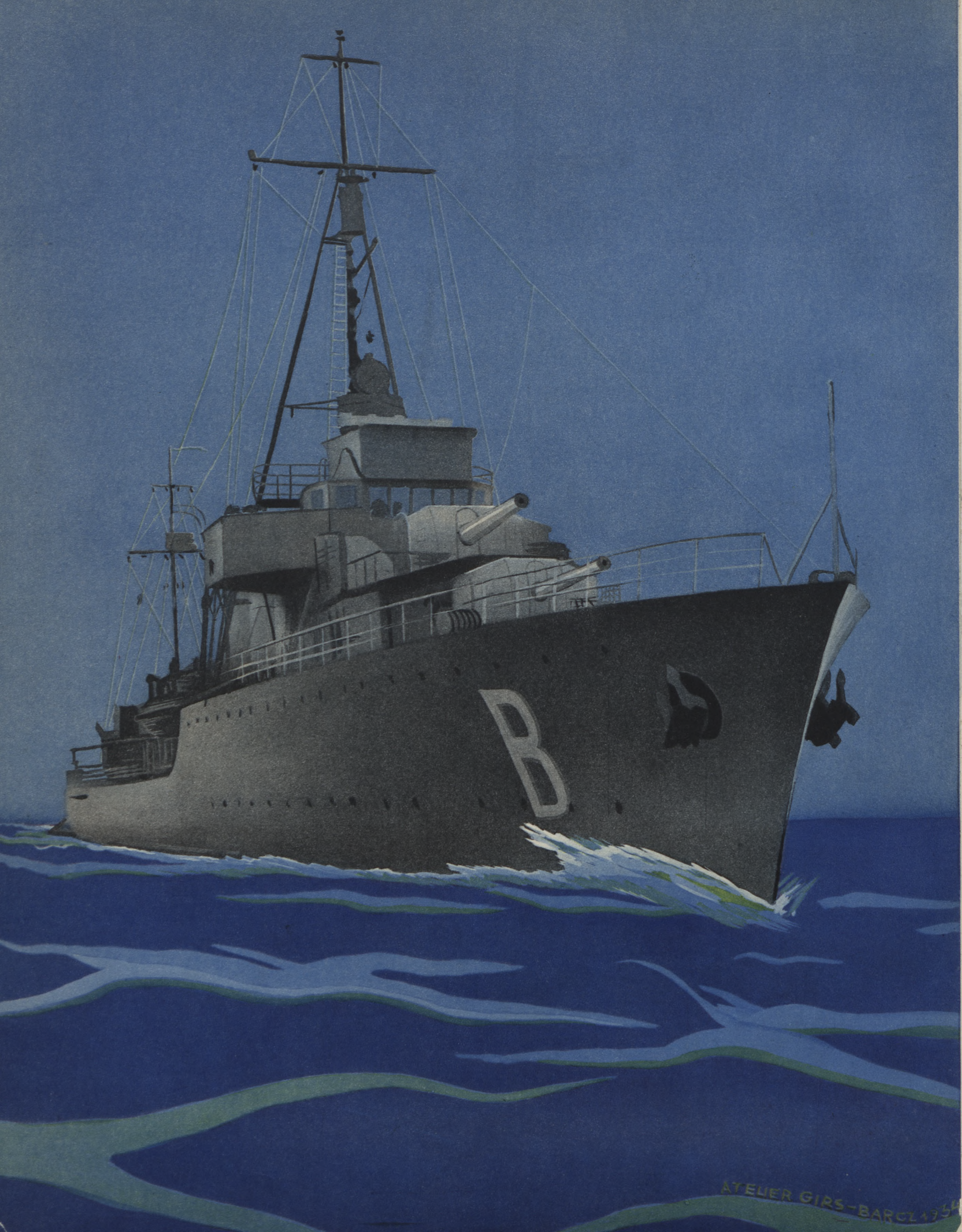


83. TRZY ŚMIERCIONOŚNE PALCE TORPEDOWEJ DŁONI.

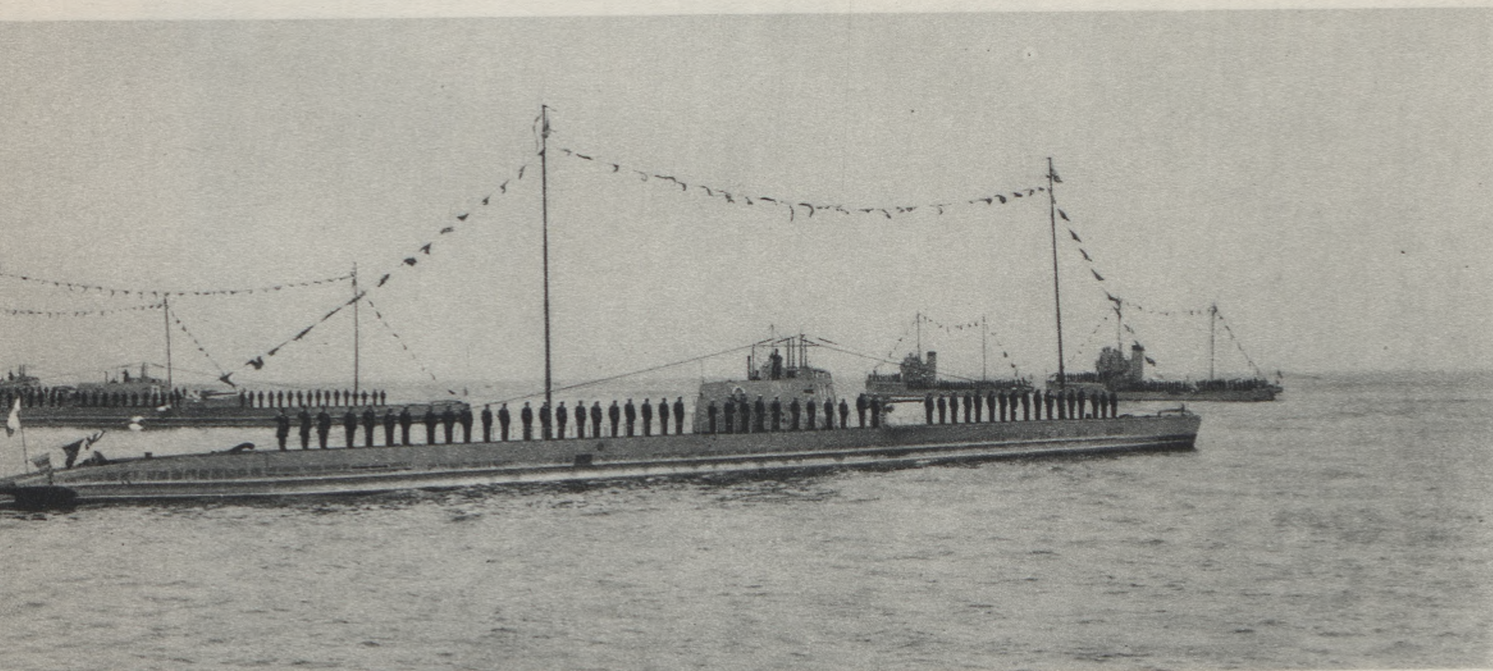


84. WETERAN »BAŁTYK«. — Z PRAWEJ STRONY: 85. ŁODZIE PODWODNE I TORPEDOWCE W CZASIE »ŚWIĘTA MORZA«.


POLITECHNIKA - GDAŃSKA -
Biblioteka
Główna


B
ATELIER GIRS-BARCZ 1934

portem wojennym. Posiada własne urzędy, koszary, warsztaty, składy, magazyny. Przy rozbudowie założono elektrownię, zbudowano akumulatornię dla łodzi podwodnych, przeciągnięto tory i odnogi kolejowe, zbudowano własny dok dla mniejszych jednostek. Rozwinięto stosownie do potrzeb portowy tabor pływający, składający się z kryp, holowników, motorówek i t. p. Na wiosnę roku 1934 w warsztatach marynarki wojennej rozpoczęto budowę jednego, z czterech trawlerów, mających zastąpić wycofane »ptaszki« (»Jaskółka«, »Rybitwa« i t. p.). Portowy oddział nurkowy posiada motorówkę »Nurek«, pierwszorzędny sprzęt, wyszkolonych, odważnych i wytrwałych nurków, którzy niejedną już usługę oddali wojennym okrętom oraz ogółowi ludzi morza i mieszkańcom wybrzeża. SKORO mowa o wysiłku, dokonanym na przestrzeni ostatnich lat, należy wspomnieć o istnieniu obrony wybrzeża w postaci artylerji nadbrzeżnej i przeciwlotniczej, oraz ponownie powołanym do życia bataljonie morskim, będącym piechotą marynarki wojennej. Ma on za zadanie obronę lądowych tyłów podstawy morskiej. Przeniesiono ze Świecia nad Wisłą do Gdyni i zreorganizowano kadrę szeregowych floty, która skupia i daje początkowe wyszkolenie wojskowe nowozaciężnym marynarzom, przydzielanym w miarę potrzeby na jednostki pływające lub do innych oddziałów, podległych dowódcy floty.



Ilustracja kolorowa z lewej: Kontrtorpedowiec.



86. ALARM LOTNICZY. — Z PRAWEJ STRONY: 87. »WICHER« PŁYNIE.

PUCK, jako port wojenny, przestał istnieć. Natomiast lotnictwo morskie, zapoczątkowane tam od pierwszych dni objęcia morza, pozostało wierne Puckowi. Morski dywizjon lotniczy ma tu doskonałe warunki pracy i obozowania, a więc: zasłoniętą zatokę, uniemożliwiającą zbyt wielkie falowanie wody oraz płaskie, plażowe wybrzeże portu lotniczego. CIĘŻKIE warunki bytu morskiej załogi lotniczej, odciętej od współczesnego, pulsującego rozmachem życia, wynagradzane są świadomością lotników, że praca ich i poświęcenie potrzebne jest Polsce. Zdobycze polskiego budownictwa lotniczego dają się zauważyć i w morskim dywizjonie lotniczym. Gdy się porówna dzisiejsze maszyny, wylatujące z Pucka ponad morze z wodnopłatowcami niegdyś tam widzianemi, odziedziczonemi po Niemcach, widzi się postęp i rozwój tego »oka« wojennej floty, broniącego wespół z wojennemi okrętami morskiej wolności Polski. Flota zresztą jest dziś zdrowem jądrem o możliwościach rozwijania się do takich rozmiarów, jakie dla polskiej racji stanu będą potrzebne. Pomimo że jest mała, ma już swoje doniosłe znaczenie. Śród okrętów, stojących na straży polskich interesów i praw na morzu, niektóre jednostki budzą słuszny szacunek. Są bowiem nawskroś nowoczesne i mogą wywołać podziw nawet wytrawnych marynarzy. KONTRTORPEDOWCE »Wicher« i »Burza«, o tonnażu po 1.500 tonn, są na Bałtyku okrętami najsilniejszemi w swoim rodzaju. Podobnie i trzy łodzie podwodne: »Wilk«, »Ryś« i »Żbik« są potężnemi, najbardziej nowoczesnemi jednostkami bojowemi. Mała ta flota stwarza już dziś pewną groźbę i ryzyko dla tych, którzyby się kusili na wolność morską Polski. GŁÓWNEM jednak zadaniem dzisiejszej floty polskiej, jaką w piętnastym roku istnienia widzimy, jest jak najlepsze wyszkolenie personelu i stworzenie odpowiednich kadr, zdolnych do wydajnej pracy. Zadanie to flota uczciwie i z zapałem spełnia. Wytężone ćwiczenia, oparte na ściśle opracowanych programach, a trwające przez cały rok, są tego dowodem. Poza tem flota spełnia jeszcze jedno zadanie, mające w pokojowej pracy ogromne znaczenie. Spełnia ona rolę czynnika polityczno-propagandowego i reprezentacyjnego na obszernym terenie międzynarodowym.



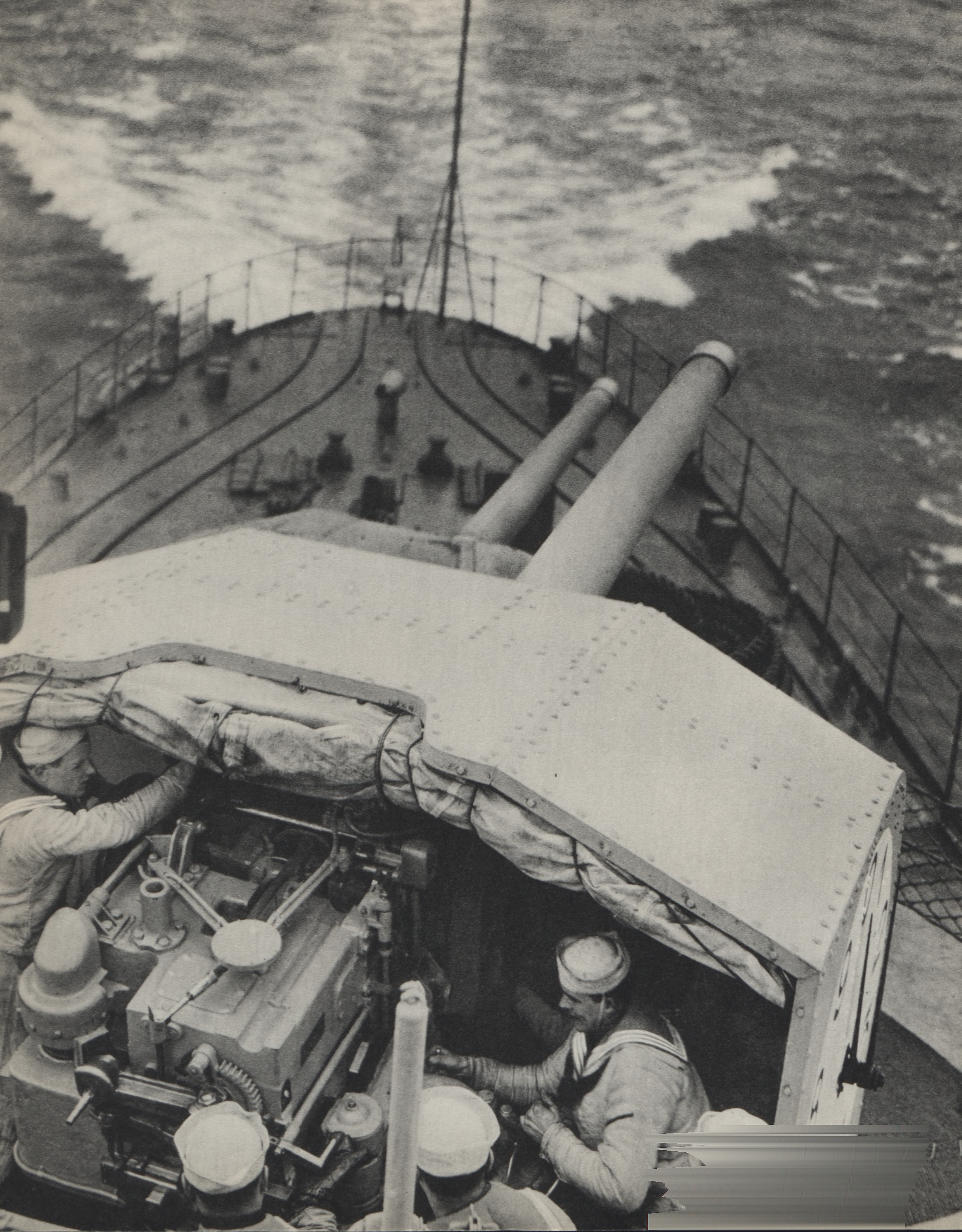
PODRÓŻE polskich okrętów wojennych, z powiewającą dumnie banderą białego orła, do różnych portów, rozsianych po całej kuli ziemskiej, podniosły powagę naszego państwa na całym świecie. Dzięki tym podróżom nawiązane zostały mocne nici łączności emigracji polskiej z Macierzą. Żadne pisma, gazety, czy odezwy do rodaków, znajdujących się za oceanem, nie uczyniły tyle co jeden, dość krótki, pobyt »Iskry« w Ameryce. Łzy rozrzewnienia i radości Polaków, witających »Iskrę«, użyźniły glebę ich patrjotyzmu i spowodowały odruchy, które mogą bardzo wydatnie zaważyć na losach naszej polityki morskiej i kolonjalnej. WYRAZEM przyjaznych uczuć narodów, z któremi za pośrednictwem floty nawiązaliśmy ściślejszą styczność, były wizyty ich wojennych okrętów, składane naszej marynarce wojennej. Odwiedziły Polskę okręty Anglji, Danji, Szwecji, Estonji, Łotwy, Włoch, Stanów Zjednoczonych. Francuzi są naszymi częstymi gośćmi. My również często odwiedzamy porty francuskie. WIELU polskich oficerów marynarki wojennej ukończyło wyższe lub specjalne studja we Francji. Wielu oficerów odbyło morski staż na francuskich okrętach wojennych. Trzej młodzi oficerowie, zaokrętowani na krążowniku »Jeanne d'Arc«, odbyli podróż naokoło świata. WIĘZY sojusznicze, łączące Polskę z Francją, w wielkiej mierze zacieśniają się przez częste obcowanie flot wojennych obu zaprzyjaźnionych narodów. Gdy się myśli o przyszłości Polski, gdy się uważnie obserwuje międzynarodowe stosunki polityczne i gospodarcze, zagadnienie marynarki wojennej wysuwa się na czoło wszystkich spraw państwowych. DZIŚ JUŻ nikt w Polsce nie wątpi w niezbitą prawdę, że bez morza Polska nie mogłaby istnieć. JAKO ZNAMIENNY przykład trafnego ujęcia poglądów Polaków współczesnych na sprawę dostępu do morza, warto przytoczyć słowa profesora Sobieskiego: »Polska jest dzisiaj jak taternik, co wisząc na linie wspina się, aby na szczycie zyskać nowe widnokręgi. Tym sznurem jest dzisiaj wąskie pasemko ziemi, które dotyka morza. Jeśli kto ten sznur przetnie, to Polska runie w przepaść«. Gdy wszyscy w Polsce uprzytomnią sobie jakiem niebezpieczeństwem jest dla nas utrata dostępu do morza, gdy zastanowią się nad słyszanemi przez wiele lat pogróżkami niespokojnego sąsiada, pragnącego siłą odsunąć nas od morza, — wówczas zrozumieją, że marynarka wojenna jest dla Polski koniecznością państwową. Muszą jednak wiedzieć, że marynarka musi być silna, bo ma do obrony nie skrawek naszego wybrzeża, lecz przeogromne interesy Polski i istnienie Rzeczypospolitej. Tym, co utożsamiają wybrzeże z frontem lądowym i sądzą, że do obrony naszego odcinka wybrzeża wystarczy mała flota wojenna, — odpowiedział w swoim czasie szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirał Świrski, temi słowami: »Z gruntu mylne jest wyobrażenie o flocie wojennej, że jest jakby drutem kolczastym, postawionym wzdłuż wybrzeża i że jej siła powinna być proporcjonalna do długości wybrzeża. Siła floty powinna być proporcjonalna do interesów państwa na morzu. Zabezpieczenie komunikacyj morskich w czasie wojny ma dla nas decydujące znaczenie«. Należy stwierdzić, że idea morska staje się w Polsce z każdym dniem coraz popularniejsza i opanowuje nietylko serca, ale i trzeźwo nastawione umysły. W ogromnej mierze przyczyniła się do tego działalność Ligi Morskiej i Kolonjalnej,

NA STRONIE 98: 88. MIĘDZY WODĄ I NIEBEM. POLSKI HYDROPLAN PATROLUJE.

Ilustracja kolorowa z prawej: Lotnik na horyzoncie.


ATELIER GIRS-BARCZ
1934


44



Z LEWEJ STRONY: 89. KĄT KURSOWY 210. — DZIAŁA WYCELOWANE NA NIEWIDOCZNEGO GOŁEM OKIEM PRZECIWNIKA.

kierowanej żelazną dłonią generała Orlicza-Dreszera, jako prezesa Ligi. Organizacja ta wydała ostatnio odezwę, w której wzywa cały naród do czynu i współpracy, zaznaczając, że »potrzeby naszej obrony morskiej są wielkie i niecierpiące zwłoki...« Społeczeństwo polskie zapewne nie pozostanie głuche na to wezwanie.

PRZEGLĄD spraw marynarki wojennej nie byłby zupełny, gdyby się nie wspomniało o ważnej i potężnej już dzisiaj jednostce, wchodzącej w skład marynarki wojennej, a mianowicie flotylli rzecznej na Pinie. Składa się ona z rzecznych monitorów: »Warszawa«, »Toruń«, »Pińsk«, »Horodyszcze«, »Wilno« i »Kraków«, oraz z kilku uzbrojonych kołowych statków. Posiada poza tem zespoły bojowych, uzbrojonych motorówek, ślizgowców i wodnopłatowców. Flotylla pińska przedstawia siłę obronną, z którą trzeba się poważnie liczyć. Wspominając o flotylli, należy zaznaczyć, że przy budowie większej części jej jednostek pływających, nie korzystano z usług zagranicy. Cztery większe monitory zbudowała stocznia Gdańska, a dwa mniejsze stocznia Zieleniewskiego w Krakowie. IDEAŁEM możliwości rozwoju rodzimej floty wojennej byłoby budowanie okrętów w kraju. Polski robotnik niech tworzy z polskich materjałów polskie okręty wojenne, mające bronić istnienia pokojowej pracy i żywotnych interesów Rzeczypospolitej Polskiej, wkraczającej zwycięsko w szeregi mocarstw współczesnej Europy.

WŁADYSŁAW KOSIANOWSKI
Komandor ppor. marynarki wojennej
członek Rady Głównej Ligi Morskiej
i Kolonjalnej





BEAUFORTA
Grenlandja
Byłota
Upernivik
Zat. Baffina
Disko
Southampton
Wk. J. Niewolnicze
Zat. Hudsona
Fort Churchill
Wy. Belcher
Juneau
Mac Murray
Pt. Nelson
Prince Rupert
KANADA
J. Winnipeg
Labrador
Vancouver
Victoria
Seattle
Winnipeg
Missouri
Duluth
Quebec
Montreal
Portland
Chicago
Detroit
N. Jork
Boston
Przl. Mendocino
Salt Lake City
St. Louis
San Francisco
Colorado
STANY ZJEDNOCZONE
Waszyngton
Przl. Hatteras
Los Angeles
Mississippi
N. Orleans
Galveston
Bermudy (br.)
Zat. Meksykańska
Bahama (br.)
MEKSYK
Tampico
Hawana
Kuba
Manzanillo
Meksyk
Vera Cruz
Revilla Gigedo (meks.)
Acapulco
Tehuantepec
Jamajka
Porto Rico (St. Zj.)
Haiti
M. KARAIBSKIE
Przl. Gallinas
Guatemala
NICARAGUA
COSTA RICA
Panama
Caracas
WENEZUELA
Trynidad (br.)
Bogota
KOLUMBJA
GUJANA
Cayenne
Galapagos (ekw.)
Quito
EKW.
Guayaquil
Przl. Parina
Manaos
Amazonka
PERU
Lima
BRAZYLJA
Petrolina
Pernambuco
Bahia
BOLIWJA
La Paz
Arica
Sucre
Corumba
PAR.
Asuncion
Parana
S. Paulo
Santos
Valparaiso
Rosario
URUGWAJ
Santiago
Montevideo
Buenos Aires
Plata
Juan Fernandez (chile)
ARGENTYNA
Bahia Blanca
Puerto Montt
Prąd Brazylijski
Cieśn. Magellana
Magellan (Punta Arenas)
Falklandy (br.)
Tristan da Cunha (br.)
Diego Alvarez
Islandja
Trondhjem
Bergen
Hebrydy
WIELKA BRYTANJA
IRLANDJA
Dublin
Cherbourg
Paryż
Bordeaux
Madryt
Lizbona
Azory (port.)
OCEAN ATLANTYCKI
W. Ziel. Przyl. (port.)
Dakar
Afryka Zach.
Timbuktu
Niger
Lagos
Przl. Św. Roka
Ocean Północny
M. Grenlandzkie
Jan Mayen (norw.)
jaśnienie znaków
eglugi handlu międzynarodowego
ocznym obrotem towarowym
mniej niż 1 mil. ton
1-3
3-5
5-10
10-20
20-30 mil. ton
30-50
50-100
nad 100
Barwy państw kolonjalnych:
Wk. Bryt.
Francja
Belgja
Holand.
Włochy
Hiszp.
Portug.
Danja
Z.S.R.R.
St. Zjedn.
Japonja
granice państw
nad mil. mieszk.
niżej mil. mieszk.
Porty
ponad 10 mil. ton tonażu rocznego
główne linje kolej.
Mandaty zakropkowano
minja angielskie (Kanada, Związek Afryki Połud. Australja, N. Ze-
N. Fundlandja, Irlandja) nakryto barwą jasno różową.
górnej ramce podano czerwonemi liczbami czas rzeczywisty w po-
z czasem na południku Greenwich.
2
3
4
5
6
7
45
8
30
9
15
10
0
11



POLSKA
MARYNARKA
HANDLOWA
ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD
M. BARENTSA
M. KARSKIE
M. NORDENSKJÖLDA
Wy. Nowosyberyjskie
Nowa Ziemia
W. Niedźwiedzia (norw.)
Granica kry
Prz. Północny
Murmańsk
Kałgujew
Archangielsk
J. Onega
Leningrad
Moskwa
Kazań
Swierdłowsk
Czelabińsk
Samara
Orenburg
Nowosybirsk
Tomsk
Omsk
Minusińsk
Bijsk
Semipałatyńsk
Irkuck
Kiachta
Bajkał
Dolna Tunguzka
Jenisej
Lena
Indygirka
Kołyma
Wierchojańsk
Jakuck
Ochock
M. OCHOCKIE
Kamczatka
Nikołajewsk
Błagowieszczeńsk
Sachalin
Chabarowsk
Harbin
Władywostok
Kuryle (jap.)
Jezo
JAPONJA
Kuro Siwo
M. JAPOŃSKIE
Mukden
Pekin (Peipin)
Kuei-hua-czeng
Kaifeng
Hankau
C H I N Y
MONGOLJA
Ułan Bator
Hajlar
Mińsk
Warszawa
Lwów
Kijów
Charków
Odessa
Budapeszt
Astrachań
M. CZARNE
M. ARALSKIE
J. Bałchasz
Ałma Ata
Taszkent
Samarkanda
Krasnowodsk
Batum
Angora
TURCJA
Smyrna
Konstant
Teheran
PERSJA
Bagdad
IRAK
Kabuł
AFGANISTAN
Quetta
Srinagar
Kaszgar
Jarkend
Delhi
Karaczy
Bombaj
Madras
Lhasa
Cypr
Hajfa
Aleksandrja
Kairo
EGIPT
Asuan
Said
Basra
NEDŻD
Medyna
Mekka
Maskat
Oman
Hadramaut
Aden
M. ARABSKIE
Sokotra (br.)
Chartum
Sudan
El Obeid
ABISSYNJA
Addis Abeba
Lado
Zanzibar
Nw. Amsterdam (fr.)
Kerguelen (fr.)
W. Edwarda (fr.)
W. Crozeta (fr.)
Granica kry
AUSTRALJA
Darwin
Newcastle Waters
Townsville
Alice Springs
Rockhampton
Brisbane
Geraldton
Coolgardie
Perth
Albany
Adelaide
Sydney
Melbourne
Prz. Południowy
Hobart
Invercagill
Nw. Hebrydy (br.-fr.)
Salomona
Jawa
Lu-czu (jap.)



ROZPATRUJĄC nasz dorobek w dziedzinie żeglugi morskiej w okresie minionych 15 lat niepodległości, musimy na wstępie podkreślić, iż przy jego ocenie nie mogą rozstrzygać jedynie wyniki naszej pracy, osiągnięte w postaci posiadanych jednostek morskich, utworzonych przedsiębiorstw lub dokonanych przewozów. Chcąc otrzymać pełny obraz, musimy jeszcze pamiętać, iż w latach, które mamy za sobą, czyniliśmy dopiero pierwsze próby, jako żeglarze, i że w takich warunkach zarówno powodzenia, jak i spotykające nas trudności były cenną nauką, z której czerpaliśmy wskazówki do dalszych zamierzeń i poczynań.

W HISTORJI ubiegłego piętnastolecia wyróżniamy trzy wyraźne podokresy. Pierwszy z nich, który obejmuje czas od uzyskania niepodległości do połowy 1926 r., można określić mianem nieuzgodnionych prób i poczynań prywatnych w tworzeniu marynarki handlowej, zakończonych ogólnem niepowodzeniem. Cechą wspólną niemal wszystkich tych wysiłków był brak przygotowania fachowego ze strony inicjatorów, co znajdowało swój wyraz z jednej strony w nabywaniu nieodpowiedniego tonnażu, z drugiej zaś w kupowaniu go w chwilach szczególnie wysokiej, a równocześnie zupełnie przejściowej konjunktury. Z przedsiębiorstw tego okresu zasługuje na wyróżnienie »Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej«, utworzone w Ameryce przez polskie wychodźtwo jeszcze w r. 1919. Towarzystwo to, po dwuletniej pomyślnej działalności, wobec gwałtownego załamania się konjunktury na

U GÓRY: 90. »POLONJA« W NOCY.

Ilustracja kolorowa z prawej: „Polonja” na wodach Wschodu.


ATELIER GIRS-

rynkach frachtowych, popadło w trudności płatnicze i musiało ulec przymusowemu zwinięciu. Trwałym natomiast dorobkiem tego pierwszego ośmiolecia było utworzenie w r. 1920 Szkoły Morskiej dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej oraz wydanie kilku ustaw, załatwiających szereg zagadnień, związanych z działalnością marynarki handlowej.

NASTĘPNY podokres historji naszej żeglugi handlowej obejmuje drugą połowę r. 1926 i sięga do kwietnia 1930 r. Znamionuje go stworzenie realnego programu rozbudowy floty handlowej przez pierwszy rząd marszałka Piłsudskiego oraz kolejne przeprowadzenie zasadniczej organizacji polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Z okresem tym jest w szczególniejszy sposób związane nazwisko ministra Kwiatkowskiego, którego energja i rozmach stworzyły mocne podstawy dalszego rozwoju naszej polityki morskiej i żeglugowej.

WRESZCIE okres lat ostatnich wysuwa na plan pierwszy stopniowe, oparte na zdobytych doświadczeniach, przystosowywanie zarówno wewnętrznej struktury, jak i programów działalności istniejących przedsiębiorstw żeglugowych do zmieniających się w szybkiem tempie stosunków gospodarczych, następnie celowo i świadomie przeprowadzane odnawianie posiadanego tonnażu, a wreszcie rozbudowę sieci linij regularnych i stosunków handlowych, zwłaszcza w dziedzinie przewozu ładunków tranzytowych.

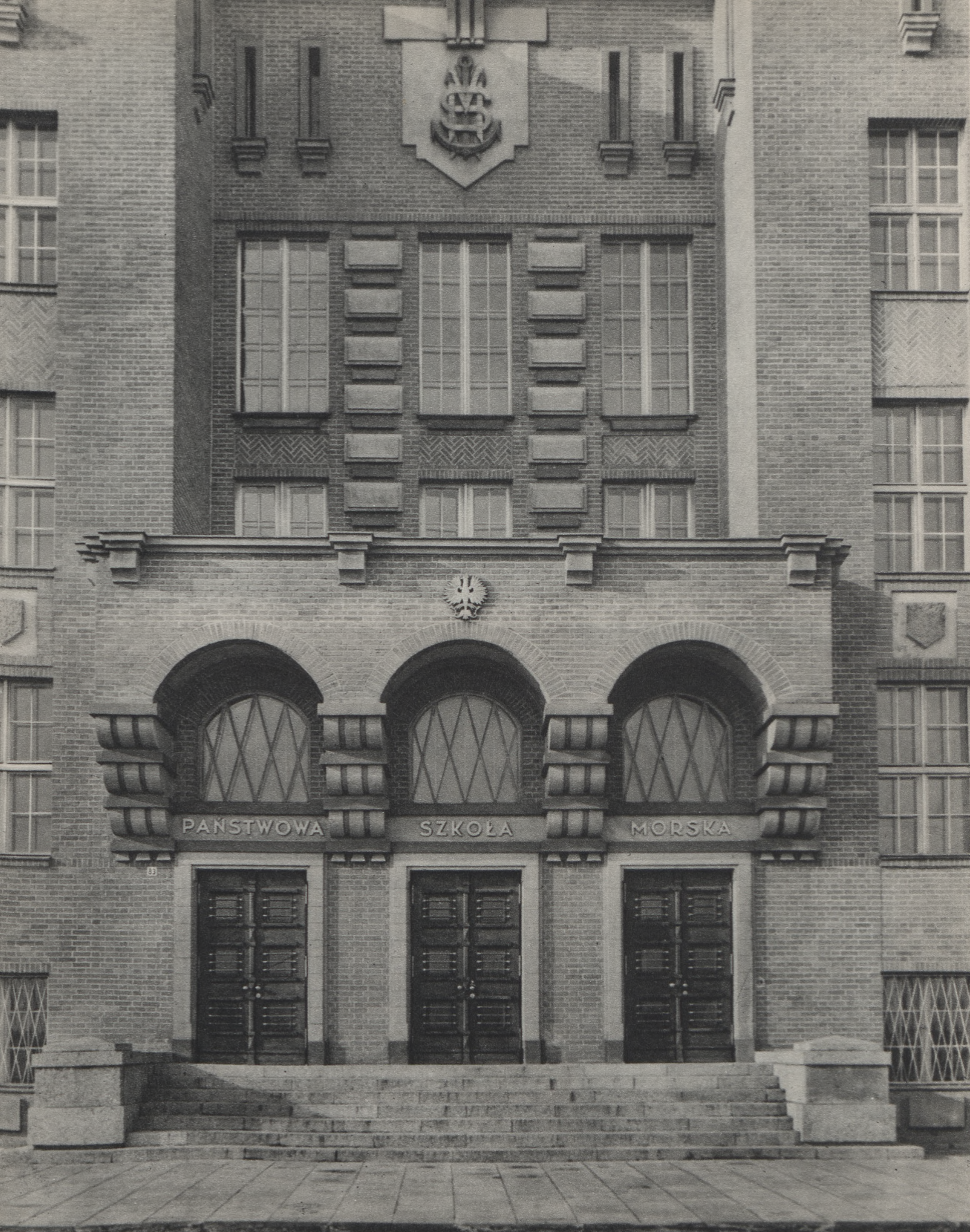
PRZYSTĘPUJĄC w r. 1926 do czynnej roli w tworzeniu narodowej floty handlowej, rząd wyzyskał wszystkie istniejące możliwości. Przedewszystkiem więc stworzył sam pierwsze przedsiębiorstwo żeglugowe, oparte wyłącznie na kapitałach państwowych. Równocześnie dążył do pobudzenia w tym kierunku inicjatywy prywatnej i uruchomienia w przedsiębiorstwach żeglugowych poważnych krajowych kapitałów prywatnych. Poza tem udało się pozyskać przyjazną współpracę armatorów obcych przy tworzeniu zaczątków polskiej floty handl., co wyraziło się w powstaniu nowych przedsiębiorstw żeglugowych o kapitale polsko-zagranicznym.

PRZY urzeczywistnieniu programu tworzenia floty narodowej rząd zachowywał konieczne stopniowanie, nie przeceniając sił kraju, zarówno w zakresie fachowego przygotowania personelu, jak i możliwości finansowych. Z tych też powodów na plan pierwszy wysunięto te działy pracy, które można było najłatwiej zorganizować i poprowadzić własnemi siłami. Mamy tu na myśli żeglugę nieregularną, inaczej zwaną trampową, oraz żeglugę przybrzeżną. Do przeprowadzenia zadań bardziej złożonych, a mianowicie do tworzenia żeglugi regularnej, przystąpiliśmy dopiero po nabyciu pewnych — przynajmniej podstawowych — doświadczeń nawigacyjnych i po zapewnieniu sobie uprzednio współpracy armatorów obcych.

CAŁĄ tę drogę potrafiliśmy przebyć w okresie zaledwie paru lat. Tak przyśpieszone tempo pracy miało i pewne strony ujemne. Naogół jednak wpłynęło ono rozstrzygająco na nasze powodzenie w pracy na morzu oraz przełamało obojętny stosunek społeczeństwa do zagadnień morskich. Szybki rozrost bandery narodowej w latach 1926—1930 miał również swój doniosły wpływ psychiczny. Uprzytomnił on jeszcze raz konieczność posiadania narodowej floty handlowej, a zarazem wykazał, że i w tej pracy jesteśmy zdolni do rozwinięcia niezbędnej aktywności. Szybkie tempo przy tworzeniu zaczątków polskiej floty handlowej narzuciły zresztą potrzeby życia gospodarczego. Postępy naszego handlu morskiego, oraz związany z tem rozwój portów polskiego obszaru



91. CHAOS MASZTÓW, REJ, LIN, ŁAŃCUCHÓW, BLOKÓW — POZORNIE NIEMOŻLIWY DO ROZPLĄTANIA, ALE ZAŁOGA »DARU POMORZA« ZNAJDUJE W NIM DROGĘ Z ŁATWOŚCIĄ.

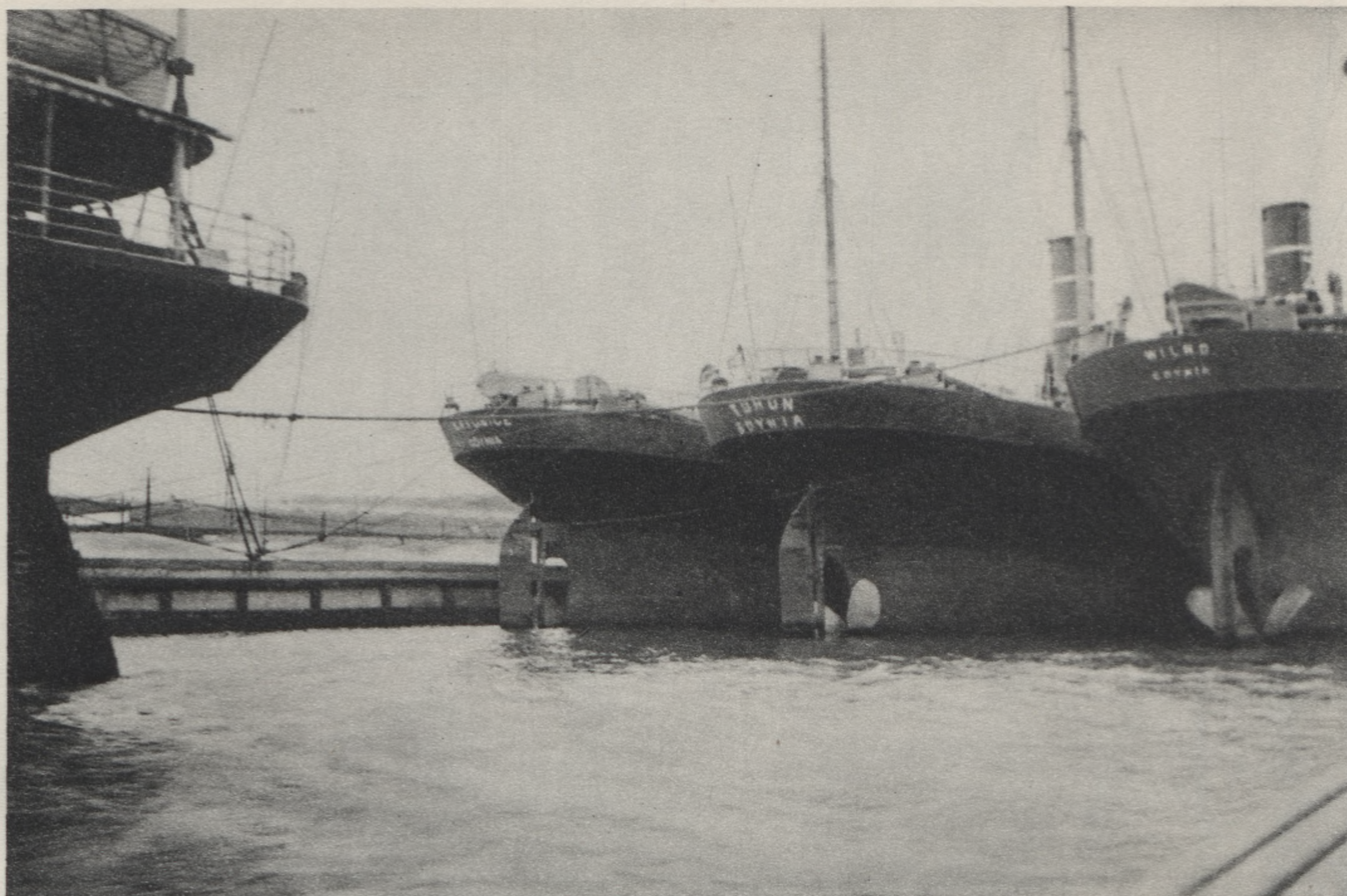


92. MONUMENTALNY GMACH PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI WYPUSZCZA ROK ROCZNIE ZE SWYCH PODWOI ZASTĘP MŁODYCH OFICERÓW MARYNARKI HANDL.



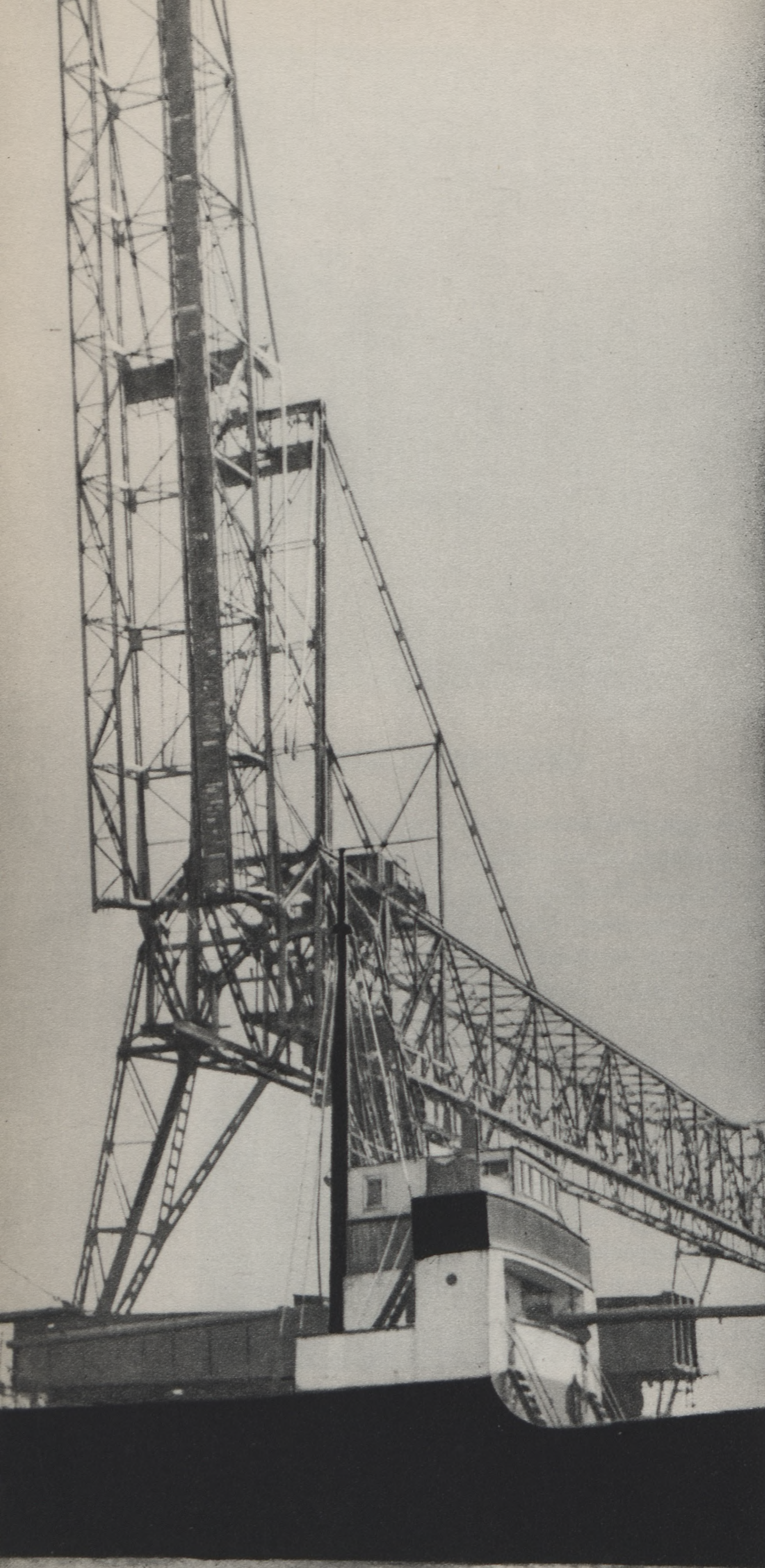


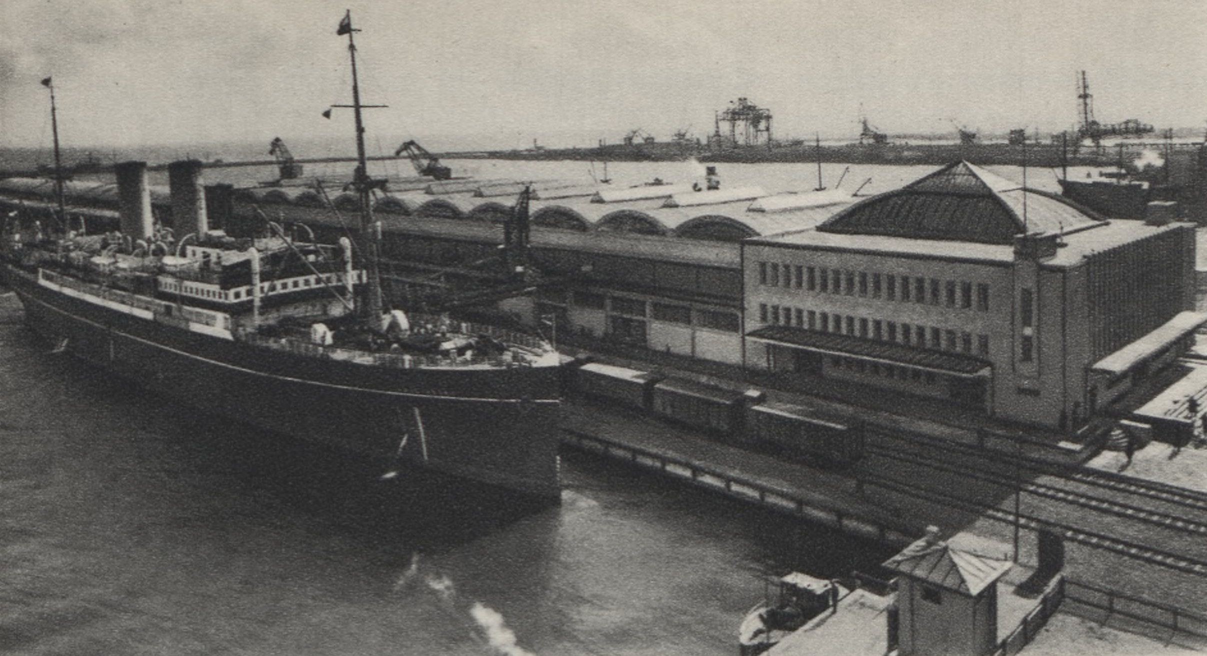
celnego, zmusił nas do zapewnienia tym portom niezbędnej obsługi okrętowej. Analizując dzieje naszych poczynań na morzu od 1926 roku, trzeba koniecznie zwrócić uwagę na te wielkie zmiany, jakim uległy w tym okresie warunki życia międzynarodowego. Ograniczenia emigracyjne w Ameryce Północnej, światowe przesilenie gospodarcze i kurczenie się międzynarodowych obrotów towarowych — oto czynniki, które zaciążyły na położeniu światowej floty handlowej. Musiały one oddziałać i na nasze stosunki. Wierzymy jednak, że jakkolwiek przesilenie gospodarcze opóźnia w pewnym stopniu dalszy rozwój naszej marynarki handlowej, to z drugiej strony, jako okres ciężkiej szkoły i walki, wzmocni nasze siły potencjalne oraz spowoduje, że stanowiska opanowane i utrzymane w tym



czasie będą stanowiły mocne podstawy szerokiej ofensywy w chwili poprawy konjunktury. Pierwszem, w kolejności powstawania, polskiem przedsiębiorstwem żeglugowem było przedsiębiorstwo państwowe »Żegluga Polska«. Pierwsze statki przedsiębiorstwa uruchomiono w styczniu 1927 r., zapoczątkowując niemi żeglugę trampową. Następnym działem pracy »Żeglugi Polskiej« była żegluga przybrzeżna. Pierwszą linję regularną przedsiębiorstwa uruchomiono w kwietniu 1930 r. Obsługiwała ona porty bałtyckie: Rygę, Tallin i Helsingfors. W grudniu 1931 r. komunikacja z portem ryskim została zawieszona. Dalsze linje regularne uruchomiono w pierwszej połowie 1932 r. Były niemi tygodniowa linja do Rotterdamu i dwutygodniowa do Antwerpji. Od jesieni 1933 r., wobec szybkiego rozwoju obrotów na obu tych linjach, częstotliwość podróży została zwiększona do dwóch połączeń na tydzień z Rotterdamem i jednego z Antwerpją. ROZWÓJ linij regularnych »Żeglugi Polskiej« umożliwia nam nietylko wzmożenie przewozów pomiędzy portami, obsługiwanemi przez te linje, a Polską, lecz również sprzyja rozwojowi przewozów tranzytowych za bezpośredniemi listami przewozowemi (konosamentami). Na podstawie bowiem umów, zawartych z linjami dalekobieżnemi w porcie

Z LEWEJ STRONY U GÓRY: 93. OKRĘTY POLSKIE PRZY NABRZEŻU. — Z LEWEJ STRONY U DOŁU: 94. HOLOWNIK PORTOWY. — Z PRAWEJ STRONY U GÓRY: 95. »TRAMPY« WYPOCZYWAJĄ.









Z LEWEJ STRONY: 96. WIELKIE RAMIĘ MOSTU PRZEŁADUNKOWEGO STERCZY KU GÓRZE — WIDOMY ZNAK ROZWOJU PORTU — WEZWANIE, RZUCONE ŚWIATU: »BIERZCIE POLSKI WĘGIEL«. — Z PRAWEJ U GÓRY: 97. BASENY, MAGAZYNY. 98. OKRĘTY, POMOSTY, WYWROTNICE..... 99. DŹWIGI, ŻÓRAWIE, LOKOMOTYWY — WSZYSTKO W GDYNI PRACUJE.

gdyńskim oraz portach zachodnio-europejskich, »Żegluga Polska« ma możność przyjmowania ładunków z krajów bałtyckich oraz zaplecza portów polskich, przeznaczonych do wschodnich i zachodnich wybrzeży Ameryki Północnej, zatoki Meksykańskiej i Południowej Ameryki, do Zachodniej i Wschodniej oraz Południowej Afryki, na Bliski Wschód, do zatoki Perskiej, Indyj Angielskich i Holenderskich, wreszcie do Australji i na Daleki Wschód, przeładowując następnie na statki linij dalekobieżnych w portach polskich, bądź w Rotterdamie i Antwerpji. Oczywiście takie same przewozy są dokonywane i w kierunku odwrotnym. Ostatni dział pracy »Żeglugi Polskiej« stanowią czynności holownicze, wykonywane w porcie gdyńskim. Praca ta jest prowadzona przy pomocy taboru 4 holowników. »Żegludze Polskiej« przypada również w udziale inicjatywa w dziedzinie turystyki morskiej. Przy pomocy bowiem jej statków żeglugi przybrzeżnej uruchomiono pierwsze wycieczki po Bałtyku, zapoczątkowujące ważny już dziś dla interesów naszej marynarki handlowej dział turystyki morskiej.

SŁÓW KILKA należy jeszcze poświęcić tonnażowi »Żeglugi Polskiej«. Najwyższy jego stan przypada na połowę 1932 r. Wynosił on wówczas 17 jednostek o pojemności 24.952 tonn rejestrowych brutto. W ostatnich jednak kilkunastu miesiącach tonnaż ten uległ poważnemu zmniejszeniu, wobec zatonięcia jednego statku i sprzedaży dwóch przestarzałych jednostek. Wynosi on dziś 14 statków, nie uwzględniając holowników, o pojemności 19.210 tonn r. br. Z tej liczby 4 statki są zatrudnione w żegludze przybrzeżnej, 6 należy do statków trampowych, wreszcie cztery ostatnie pracują na linjach regularnych. Wśród tej grupy zasługują na wyróżnienie dwa bliźniacze statki, budowane pod kątem potrzeb wyzyskania na linjach regularnych »Śląsk« i »Cieszyn«, odpowiadające najbardziej nowoczesnym wymogom techniki o pojemności 1.386 tonn r. br. każdy i praktycznej szybkości 12 mil na godzinę. Statki te wyposażone są we wzmocnienia przeciwlodowe, co umożliwia im odbywanie podróży do północnych portów Bałtyku w ciągu całego roku. Poza ładowniami posiadają one po 12 kabin pasażerskich. Zkolei wypada rozpatrzyć w świetle liczb przewozów rozwój pracy przedsiębiorstw w dwóch jego głównych działach, a mianowicie trampingu i żegludze linjowej. Przewozy w dziale żeglugi nieregularnej wykazują w okresie pierwszych czterech lat stałą tendencję rozwojową. Dopiero 1932 r., pod wpływem ogólnego przesilenia gospodarczego i ostrej walki konkurencyjnej statków trampowych na Bałtyku, wykazuje poważne cofnięcie się przewozów. W przeciwieństwie do trampów linje regularne »Żeglugi Polskiej« wykazują stały wzrost przewozów. Wagowo oba rodzaje przewozów przedsiębiorstwa przedstawiają się w sposób nast.:

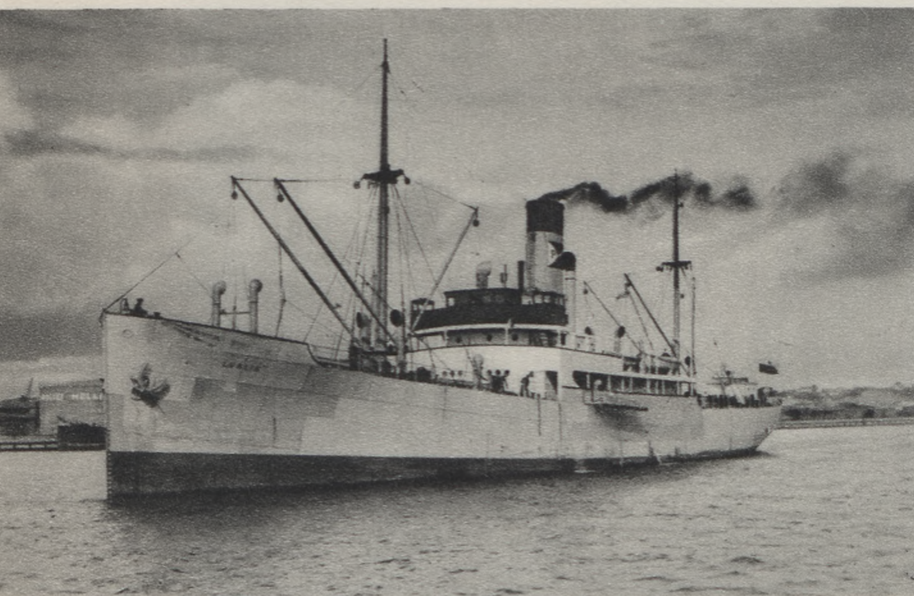
Rok	Trampy (w tonnach)	Linje regularne (w tonnach)	Rok	Trampy (w tonnach)	Linje regularne (w tonnach)
1927	308.059	—	1931	563.607	24.351
1928	431.269	—	1932	458.081	78.675
1929	469.974	—	1933	153.734	138.002
1930	535.807	22.108			

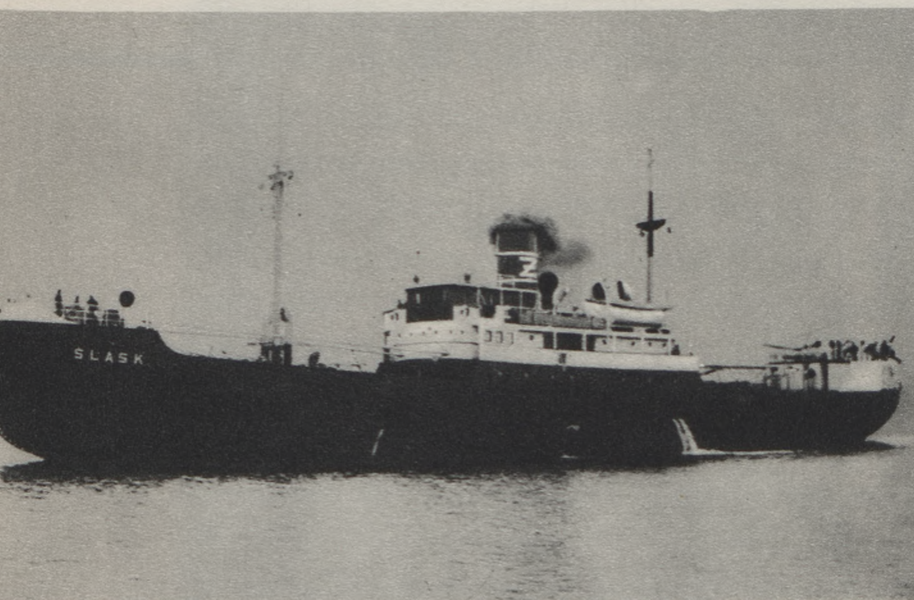
PRZY porównywaniu powyższych liczb trzeba uwzględnić, że trampy przewożą towary masowe i tanie, gdy statki żeglugi regularnej trudnią się przewozem towarów droż-

Ilustracja kolorowa z prawej: „Dar Pomorza".


ATELIER GIRS-BARCZ
1934.









szych, przeważnie o charakterze drobnicowym. Mówiąc o działalności »Żeglugi Polskiej«, należy jeszcze podkreślić jej współpracę przy utworzeniu i zapewnieniu rozwoju pierwszego polskiego przedsiębiorstwa maklerki okrętowej, którem jest Polska Agencja Morska. Przedsiębiorstwo to w chwili obecnej należy do liczby najpoważniejszych przedsiębiorstw tego typu zarówno na obszarze Gdyni, jak i Gdańska. Drugiem, w kolejności powstawania, polskiem przedsiębiorstwem okrętowem jest »Polskarob«, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, utworzone w wyniku umów, zawartych pomiędzy rządem, a górnośląskim koncernem węglowym »Robur«, i oparte całkowicie na kapitałach prywatnych rzeczonego powyżej koncernu. W okresie od sierpnia 1927 r. do lipca 1930 r. nabyło ono kolejno i uruchomiło 6 statków do przewozu węgla z własnych kopalń oraz pomocniczy tonnaż holowników, bark i motorówek. W chwili obecnej tonnaż floty morskiej Towarzystwa wynosi tylko 4 statki o nośności 12.150 tonn DW.[1] i pojemności 7.928 t. r. br. Dzięki posiadaniu przez »Polskarob« własnego ładunku, przewozy przedsiębiorstwa, pomimo przesilenia, nie wykazują spadku,

[1] Skrót tonn DW używany jest dla oznaczenia nośności, to jest wagi ładunku, jaki statek może przyjąć, wliczając w to również wagę materjałów pędnych, smarów, słodkiej wody, zapasów żywności i załogi.

100—101—102—103. PŁYNĄ POLSKIE OKRĘTY DO STANÓW ZJEDNOCZ. I KANADY, DO LONDYNU I HULL, DO HELSINGFORSU, RYGI, TALLINA I ROTTERDAMU, NA WYSPY BAŁTYCKIE I WZDŁUŻ BRZEGU BURSZTYNOWEGO.



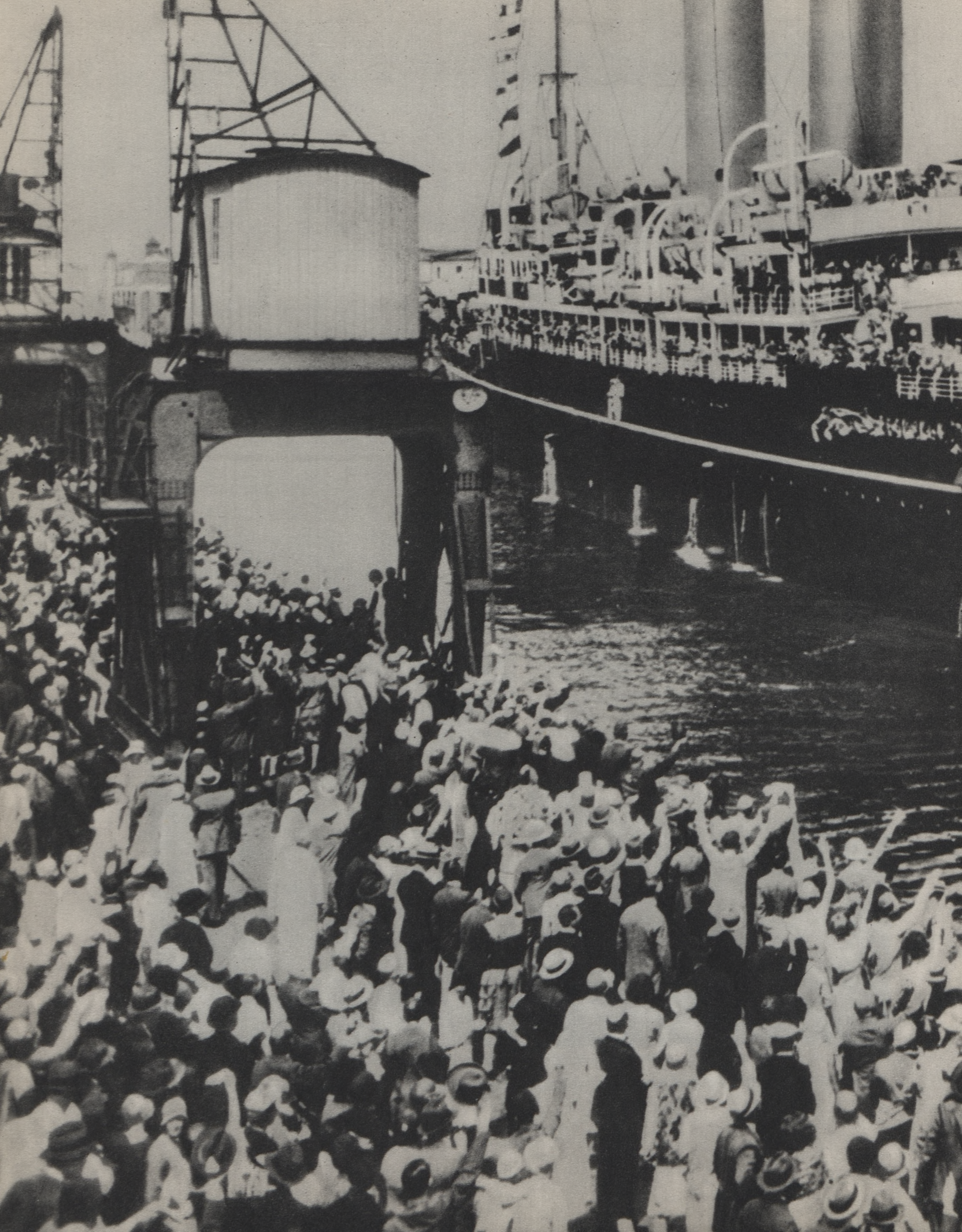
ale przeciwnie, nieco wzrastają. Do końca września 1933 r. wyniosły okrągło 1.800.000 tonn. Żeglugą wyłącznie regularną trudni się trzecie przedsiębiorstwo żeglugowe, pracujące pod polską banderą, t. j. Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (Polbryt). Przedsiębiorstwo to, utworzone w styczniu 1929 r., jako spółka mieszana polsko-angielska, utrzymuje dwie linje regularne, a mianowicie tygodniową linję do Hull oraz w porozumieniu z angielską linją »United Baltic Co.«, tygodniową komunikację do Londynu. Udział strony polskiej w kapitale akcyjnym »Polbrytu« wynosił początkowo 75 %, następnie zaś zwiększony został do 91 %. Pozostała część kapitału znajduje się w rękach wielkiej okrętowej firmy angielskiej »Ellermans Wilson Line«. PRZEDSIĘBIORSTWO rozporządzało początkowo czterema statkami pasażersko-towarowemi o łącznej pojemności 10.862 tonn r. br. Podstawę jego działalności miały stanowić przedewszystkiem przewozy pasażerskie, a poza tem rozpoczynający się wówczas wywóz naszych wytworów hodowlanych do Anglji. Powyższe założenia uległy jednak zasadniczej zmianie, spowodowanej przez spadek przewozów emigrantów. O doniosłości tej zmiany dla interesów przedsiębiorstwa świadczy stosunek wpływów za frachty towarowe do wpływów za bilety pasażerskie. Stosunek ten wyrażał się w r. 1929 liczbami 14:12, w roku zaś 1931 — 14:1. W liczbach bezwzględnych przewieziono w r. 1929 na statkach Towarzystwa 12.602 pasażerów, w r. 1932 — 1.798. Pomimo tak zasadniczych zmian, przedsię-

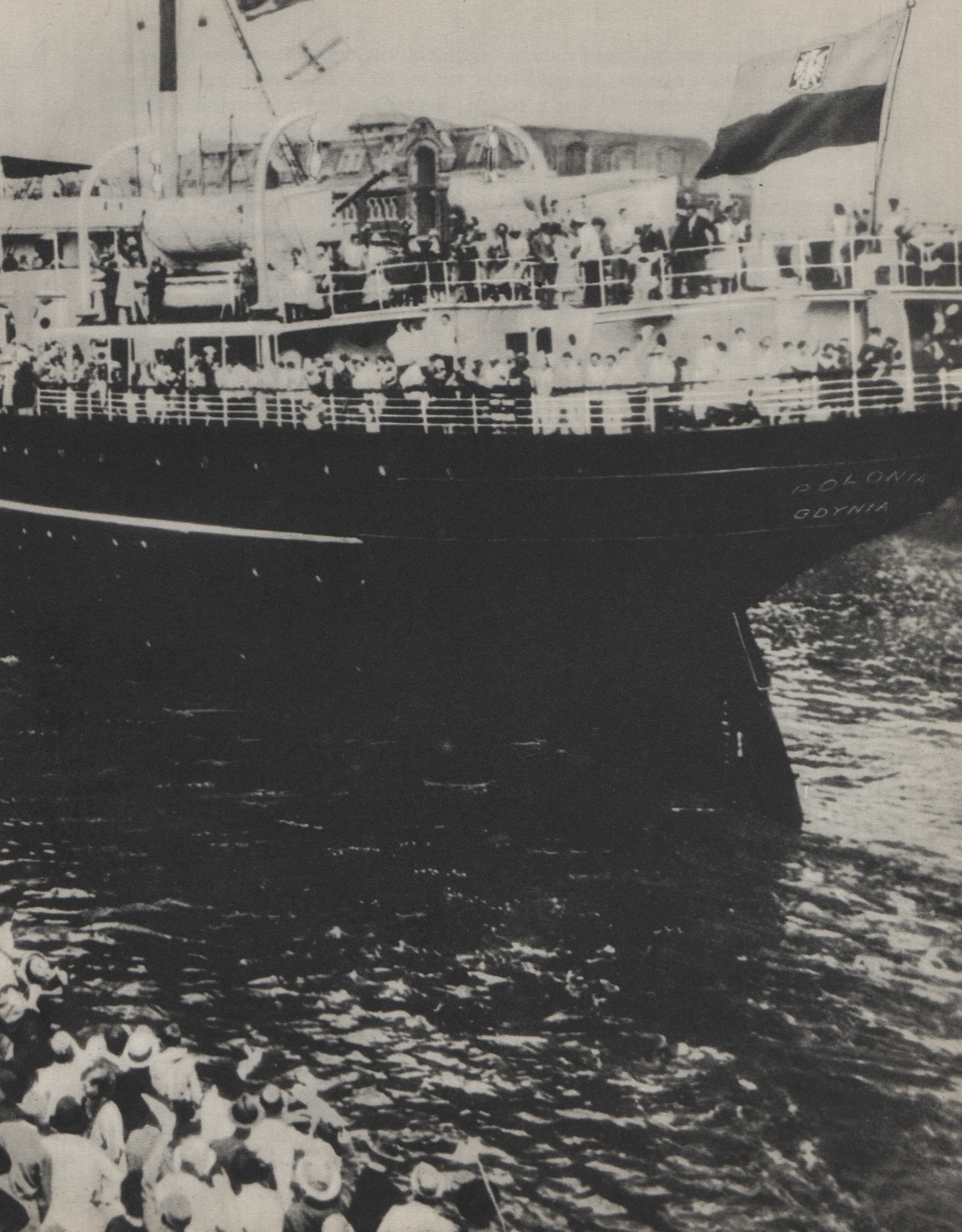
biorstwo potrafiło opanować położenie oraz wyrównać straty z powodu zmniejszonych przewozów pasażerskich zwiększonemi przewozami towarowemi. Wzrosły one mianowicie z 47.146 tonn w r. 1929 do przeszło 90.000 tonn w latach 1931—33. Do końca 1933 r. statki Polbrytu przewiozły ogółem 396.951 tonn ładunków oraz 31.315 pasażerów. STWIERDZONE zmiany w rodzaju przewozów zmusiły również przedsiębiorstwo do przeprowadzenia stopniowego odnowienia taboru okrętowego. Przedewszystkiem okazało się konieczne zastąpienie statków, kursujących na linji hullskiej. W tym celu zamówiono dwa nowe statki, przystosowane do potrzeb rzeczonej linji. Statki te (»Lwów« i »Lublin«), uruchomione w pierwszej połowie 1932 r., mają pojemność 1.409 tonn r. br. każdy, kabiny pasażerskie dla 12 osób oraz rozwijają praktyczną szybkość 12 węzłów. Zkolei w 1933 roku zamówiony został trzeci nowy statek o typie zbliżonym do dwóch pierwszych i pojemności 1.568 tonn. — Statek ten (»Lech«) w marcu 1934 roku uruchomiony został na linji londyńskiej. — Wobec sprzedaży w międzyczasie przestarzałych i zbyt drogich w eksploatacji dwóch dawnych statków Towarzystwa, posiada ono obecnie 5 statków o pojemności sumarycznej 10.412 tonn r. brutto. WRESZCIE w kwietniu 1930 r. utworzone zostało polsko-duńskie przedsiębiorstwo żeglugowe p. f. »Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe« (P. T. T. O.). Udział Polski w tej spółce wynosił początkowo 52%, następnie został zwiększony do 75%. Spółka przejęła

Z LEWEJ STR.: 104. RUFA »KOŚCIUSZKI«. — NA DOLE OD LEWEJ: 105. POCIĄG NA DWORCU MORSKIM. 106. STER I ŚRUBA.








POLONIA
GDYNIA

od duńskiego przedsiębiorstwa okrętowego »The East Asiatic Company« organizację i tonnaż, istniejącej od r. 1921 »Bałtycko-Amerykańskiej Linji«, składający się z trzech statków o łącznej pojemności 20.367 tonn r. br. Na utworzenie P. T. T. O. wpłynęły nietylko względy gospodarcze. Ważną rolę przy jego tworzeniu odegrały również czynniki natury narodowo-politycznej. Niezależnie bowiem od przewozów emigrantów, co stanowiło dotąd główny przedmiot działalności »Bałtycko-Amerykańskiej Linji«, i możliwości oddziaływania na ożywienie stosunków wymiennych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Ameryką Północną, P. T. T. O. miało jeszcze stanowić pomost, łączący państwo polskie z przeszło czteromiljonową rzeszą naszego wychodźtwa w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Równocześnie niemal z powstaniem P. T. T. O. wprowadzono ograniczenia emigracyjne w Ameryce Północnej. Zakazy emigracyjne musiały wywrzeć swój zasadniczy wpływ na warunki pracy przedsiębiorstwa oraz rozstrzygnąć o jego planach na przyszłość. Przedewszystkiem więc okazało się, że, w zasadniczo zmienionej konjunkturze, statki P. T. T. O. nie zapewnią na dłuższą metę dostatecznej konkurencyjności obsługiwanej linji, i że będą musiały być zastąpione przez nowy tonnaż, jeżeli praca nasza na tym ważnym odcinku ma się pomyślnie rozwijać. Jednocześnie powstała konieczność znalezienia zatrudnienia dla posiadanego obecnie tonnażu. Oba te zagadnienia znajdują się obecnie w stanie pomyślnego rozwiązania. W listopadzie 1933 r. Zarząd P. T. T. O. podpisał umowę z włoską stocznią »Cantieri Riuniti Dell'Adriatico — Monfalcone« na budowę dwóch wielkich oceanicznych statków pasażerskich dla linji regularnej do portów amerykańskich i kanadyjskich. Statki te oddane zostaną do dyspozycji linji — pierwszy w lipcu 1935 r., drugi w lutym 1936 r. Każdy z nowych statków będzie mógł przewozić 760 pasażerów oraz



108. KOMINY OKRĘTÓW, WIELKIE BLOKI MAGAZYNÓW, CHŁODNIA, OLEJARNIA, DŁUGIE SZNURY WAGONÓW — OTO NOWOCZESNY PORT GDYNIA.

będzie posiadać najbardziej nowocześnie urządzone salony, jadalnie, kaplicę, salę gimnastyczną, basen do pływania i t. p. — Równocześnie statki te posiadać będą ładownie do przewozu około 2.500 tonn towarów i poczty. Pojemność każdego z budowanych statków wynosić będzie ok. 14.500 t. r. br. — Będą to motorowce, o praktycznej szybkości 18 węzłów. Dzięki tak znacznej szybkości, statki te skrócą czas trwania podróży z Gdyni do New-Yorku z 12½ dni do 8½ dni. Należy stwierdzić, że uruchomienie nowych statków będzie miało dla rozwoju polskiej marynarki handlowej pierwszorzędne znaczenie, zapewniając jej trwałe warunki pracy na Północnym Atlantyku.

W ZAKRESIE wykorzystania istniejącego tonnażu mamy również do zapisania dwa ważne posunięcia, a mianowicie utworzenie i rozwinięcie działu turystyki morskiej oraz uruchomienie we wrześniu r. b. linji regularnej pomiędzy Konstanzą a Haifą. O rozwoju wycieczek morskich świadczą liczby ich uczestników w poszczególnych latach: 1930 — 475 osób, 1931 — 1.050, 1932 — 2.895 i 1933 — 5.804. Gospodarczemi przesłankami do uruchomienia dwutygodniowej linji na Bliskim Wschodzie były: znaczny ruch pasażerski, istniejący pomiędzy Polską a Palestyną i jej zapleczem, oraz możliwości rozwinięcia na tym szlaku ruchu turystycznego, a nawet wymiany towarowej. Pierwsze miesiące pracy nowej linji potwierdzają słuszność przyjętych przesłanek.

OD CHWILI powstania do końca 1933 r. P. T. T. O. przewiozło na linji regularnej do Ameryki Północnej 27.479 tonn towarów, 75.196 worków poczty i 35.662 osób.

W POPRZEDNICH naszych rozważaniach wspomnieliśmy o Szkole Morskiej dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej. Szkoła ta, utworzona jeszcze w okresie naszych zmagań o niepodległość, spełniła chlubnie nałożone na nią zadania, przygotowując na



109. WNĘTRZE MAGAZYNU PORTOWEGO W GDYNI.

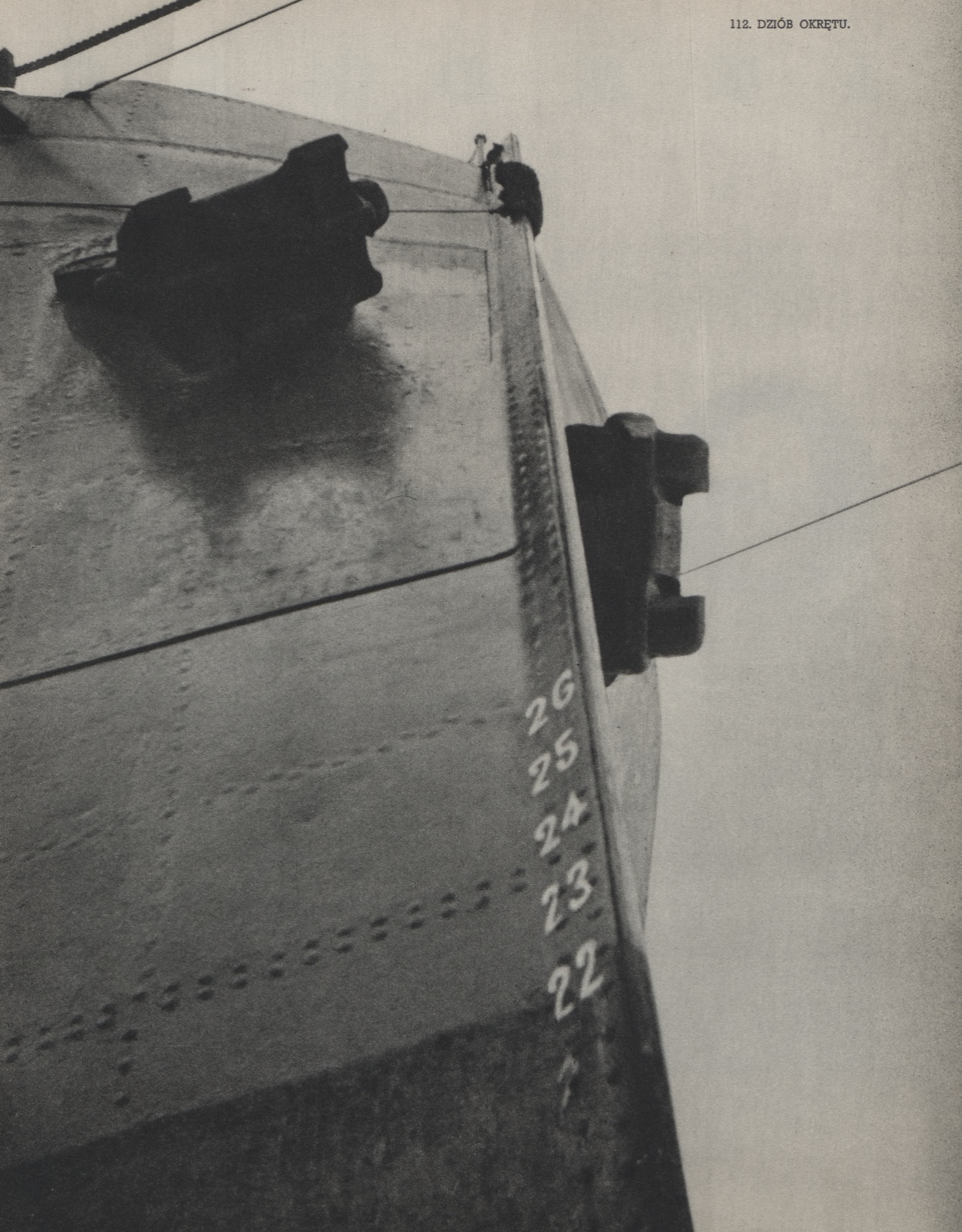


Z LEWEJ STRONY: 110. NAJWYŻSZY DOSTOJNIK PAŃSTWA Z DOWÓDCĄ »ARMATY WODNEJ«: PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ I KONTRADMIRAŁ UNRUG NA POKŁADZIE S/S. »POLONJA«. — Z PRAWEJ STRONY: 111. WÓDZ NARODU Z TWÓRCĄ GDYNI: MARSZAŁEK PIŁSUDSKI I MINISTER KWIATKOWSKI NA MOSTKU S/S. »JADWIGA«


JAD IGA
GDYNIA

potrzeby naszej marynarki handlowej pierwszorzędny zastęp oficerów pokładowych i mechaników. Za czas swego istnienia do jesieni 1933 roku włącznie, Szkoła wydała 165 dyplomów na wydziale nawigacyjnym i 144 dyplomy na wydziale mechanicznym. Poza zadaniem szkolenia personelu morskiego, odegrała ona również ważną rolę w dziele propagandy bandery polskiej na morzach świata. Pracę tę wykonały statki szkolne »Lwów«, a następnie »Dar Pomorza«, odbywając kilkanaście podróży morskich, wśród których na szczególne podkreślenie zasługują: podróż Havre — wyspy Zielonego Przylądka — Rio — Santos — Paranagua — Cherbourg, podróż na Maderę i wyspy Azorskie, morze Czarne, New-York — Pernambuco — Fort de France (Antylle) wreszcie ostatnio do Brazylji, Unji Południowo-Afrykańskiej i Angoli. Przy zamknięciu przeglądu naszego dotychczasowego dorobku w dziedzinie marynarki handlowej, nasuwa się celowość zwrócenia uwagi na kilka liczb. Według stanu z kwietnia 1934 r. uwzględniając, poza flotą wymienionych wyżej czterech przedsiębiorstw żeglugowych, jeszcze statek szkolny Szkoły Morskiej, tonnaż morski Polski liczył 27 jednostek o łącznej pojemności 59.478 tonn r. br. Tonnaż floty światowej, według stanu z 30 czerwca 1933 r., wynosił 31.700 jednostek o pojemności 67.920.200 tonn r. br. Udział nasz zatem w tonnażu światowym wynosił mniej niż 1%. Dla lepszego uwydatnienia nikłości naszej floty podamy, że pojemność tonnażu Finlandji wynosi 420.800 t. r. br., Łotwy — 198.000 t. r. br., Estonji — 125.700 t. r. br. Nieznaczny jest również udział polskiej floty w obrotach towarowych portów polskiego obszaru celnego. Wynosił on w r. 1931 — 7,3%, w roku zaś 1932 — 9,4%. Udział floty narodowej w obrotach portów innych państw morskich waha się przeciętnie około 50%. ZESTAWIENIE TYCH DWÓCH grup liczb daje nam pojęcie, jak wiele mamy jeszcze do zrobienia w zakresie żeglugi morskiej, jeżeli chcemy znaleźć się w liczbie państw, posiadających floty handlowe o drugo- lub trzeciorzędnem przynajmniej znaczeniu. Z drugiej strony jednak liczby te orjentują nas również w możliwościach, jakie istnieją w naszych obrotach zamorskich dla dalszego rozwoju bandery polskiej. ZNACZENIE bandery narodowej dla handlu zamorskiego poszczególnych krajów jest ostatnio szczególnie silnie wszędzie podkreślane. Wyrazem wagi, jaką państwa przywiązują do rozwoju floty narodowej, mogą być przedewszystkiem miljonowe sumy, wypłacane przedsiębiorstwom żeglugowym tytułem rocznych subwencyj. W przedświadczeniu ogólnem tylko narodowa flota handlowa zapewnia warunki należytej współpracy w zdobywaniu dla krajowego handlu i przemysłu nowych rynków zbytu i że tylko ona przeprowadza trwale i planowo propagandę własnej wytwórczości i własnej przedsiębiorczości narodu. Biorąc też za punkt wyjścia powyższe przesłanki, uważamy, że pomimo wewnętrznych trudności finansowych i przeszkód, jakie spotykamy w pracy naszej na morzu, powinniśmy trwale prowadzić dalsze wysiłki w kierunku rozbudowy polskiej marynarki handlowej. W pracy tej powinniśmy stale pamiętać, że o rozwoju marynarki handlowej rozstrzyga jedynie daleko posunięta planowość i wytrwałość w urzeczywistnianiu programu jej rozbudowy oraz spokój i ostrożność przy ocenie wyników jej pracy.

FELIKS ROSTKOWSKI



112. DZIÓB OKRĘTU.

LUDNOŚĆ

GDYBYŚMY się mieli informować o ludności obecnego województwa pomorskiego z przedwojennych statystyk niemieckich, dowiedzielibyśmy się z nich, że t. zw. naówczas Prusy Zachodnie były zamieszkane przez Niemców z nieliczną stosunkowo przymieszką ludności polskiej, kaszubskiej, mazurskiej a wreszcie i takiej, która za swą mowę ojczystą uważać miała jednocześnie dwa języki, a więc bądź polski i niemiecki, bądź też kaszubski i niemiecki, bądź wreszcie mazurski i niemiecki. Owe wynalezione w r. 1890 przez statystyków niemieckich nowe »języki«, kaszubski i mazurski wraz ze szczególnem pojęciem podwójnego języka »macierzystego« umożliwiły takie zaciemnienie obrazu, iż istotnie mógł on dawać — nie znającym tych rzeczy zbliska — wrażenie większości niemieckiej obok drobnych, niewartych wspomnienia mniejszości różnojęzycznych.
SPISY LUDNOŚCI, dokonane już dwukrotnie od czasu powstania państwa polskiego, dokonane przytem bez nacisku wrogich władz zaborczych — wykazały niewątpliwą polskość Pomorza, polskość, wzrastającą nierównie szybciej aniżeli mniejszość niemiecka. Powszechny spis ludności z roku 1921 stwierdzał, iż odsetek Polaków na Pomorzu przekracza 80%, według spisu zaś z roku 1931 odsetek ludności polskiej zbliża się już do 90%, wykazując, że Pomorze jest bardziej polskie, aniżeli niejedno z województw środkowych.
BY MÓC mówić o obecnem zaludnieniu ziemi pomorskiej, należy przecież bodaj w najpobieżniejszym skrócie uświadomić sobie, jak układał się w ciągu stuleci wzajemny stosunek Pomorza do Polski.
JEDEN z najdawniejszych dokumentów Słowiańszczyzny, zwany latopisem Nestora, mówi o Słowianach, osiadłych nad Wisłą, objętych wspólną nazwą Lechów, z których »jedni przezwali się Polanami, inni Mazowszanami, inni wreszcie Pomorzanami«. Ta też tylko nazwa — Pomorzan i Po-

Z PRAWEJ STRONY: 113. BUDUJĄCA LEKTURA.

P O M O R Z A



morza — występuje w dziejach naszych od czasów najdawniejszych. Nazwa »Kaszubji« i »Kaszubów« pojawia się w w. XII—XIV na Pomorzu szczecińskiem, poczem w w. XV zostaje przeniesiona na Pomorze gdańskie, być może wraz z wypieranymi przez nacisk germański zachodnimi Pomorzanami. POMORZE pierwotne bowiem, w dobie powstania państwa polskiego, obejmowało — jak wiemy — część wybrzeża Bałtyku od dolnej Odry po dolną Wisłę, przyczem południową jego granicę stanowiła rz. Noteć w całym jej biegu. Po śmierci Bolesława Krzywoustego utrwalił się wcześniejszy już zapewne podział ówczesnego Pomorza na dwie części: zachodnią, której stolicą był Szczecin i wschodnią, ze stolicą w Gdańsku. Z biegiem czasu losy tych dwu części Pomorza poszły różnemi zupełnie drogami. Książęta części zachodniej zostali zmuszeni do złożenia hołdu cesarzowi Fryderykowi Rudobrodemu. Odtąd Pomorze szczecińskie stało się częścią składową cesarstwa niemieckiego, a po śmierci Bogusława XIV, ostatniego z dynastji (w r. 1637) i po pokoju westfalskim (w r. 1648) zostało raz jeszcze podzielone na część zachod-





OD GÓRY: 114. MŁODE KASZUBY. — 115. STARA CHATA RYBACKA.





nią, która przypadła Szwecji i wschodnią, którą oddano Brandenburgji; wreszcie (w r. 1720) część szwedzka przypadła królestwu pruskiemu. Ludność Pomorza szczecińskiego zniemczyła się w ciągu stuleci zupełnie; dziś jedynym śladem dawnych, słowiańskich mieszkańców tej ziemi są nieliczne, niewynarodowione jeszcze wsie na północno - wschodniem pograniczu. POMORZE gdańskie trwało przy Polsce dzielnicowej; nim jednak Władysław Łokietek zdołał je zespolić z resztą odbudowanego przezeń państwa polskiego, owładnął najpierw Gdańskiem, a później całem Pomorzem gdańskiem zakon krzyżowy, po wymordowaniu (w r. 1308) dziesięciotysięcznej jakoby polskiej ludności Gdańska. Król Kazimierz Wielki zrzekł się po długich procesach i targach (w r. 1343) ziemi pomorskiej na rzecz zakonu, nie zrzekając się jednak tytułu »pana i dziedzica Pomorza«. Wróciło potem Pomorze dobrowolnie do Polski na mocy pokoju toruńskiego (w r. 1466), jednakże pod zmienioną nazwą Prus Królewskich, których część jedynie stanowiło województwo pomorskie. Następnie pierwszy rozbiór Rzeczypospolitej (w r. 1772)

U GÓRY: 116. SUSZĄ SIĘ SIECI. — 117. ULICA NA HELU.

przekształcił Prusy Królewskie na jedną z prowincyj królestwa pruskiego — Prusy Zachodnie; aż wreszcie odzyskała je znów Rzeczpospolita mocą traktatu wersalskiego (w r. 1919) i przywróciła im odwieczną, przeddziejową jeszcze nazwę Pomorza. Pod wpływem ekspansji wschodniej, zarysowującej się w dziejach naszych już za panowania Kazimierza Wielkiego, uwaga narodu odwróciła się od utraconych wówczas właśnie części polskiego obszaru narodowego. Gdy Pomorze wróciło do Polski pod nazwą Prus Królewskich, nowowcielona ziemia otrzymała odrębny sejm i administrację, a tolerancja nasza sprawiła, że sejm pruski obradował w języku niemieckim; dopiero w pierwszych dziesiątkach lat XVI w. zaczęto na nim przemawiać po polsku, przeciw czemu zresztą protestowali przedstawiciele Gdańska, Elbląga i Torunia. Nie pod naciskiem też państwa polskiego, ale wskutek przybywania posłów Polaków ustępował stopniowo język niemiecki z obrad sejmu pruskiego, aż w połowie XVI w. zyskały równouprawnienie oba języki, a gdy mieszczanie gdańscy zaprotestowali przeciw ogłoszeniu na sejmie aktu królewskiego w języku polskim, szlachta Prus Królewskich odłączyła się od mieszczan i spisała osobne uchwały po polsku. Żądania szlachty poparły przytem drobniejsze miasta pomorskie, domagając się nadto wprowadzenia języka polskiego w sądownictwie.

W TEN SPOSÓB — obok ludu włościańskiego, który nie przestawał być polskim, pomimo osadnictwa niemieckiego, szerzącego się zresztą w całej Polsce — polonizowała się zwolna szlachta niemiecka, osiadła na Pomorzu za czasów zakonu, lub wracała do polskości szlachta poprzednio zniemczona: w ten sposób rodzina, zwąca się von Prebendow, powraca do nazwiska Przebędowskich, a von Damerau zaczynają się ponownie zwać Dąbrowskimi.

NAJDŁUŻEJ opierają się wpływom polskim miasta, zwłaszcza znaczniejsze, gdzie kupcy i rzemieślnicy, bojąc się utracić monopol na swe zawody, nie dopuszczali Polaków do kształcenia się w rzemiosłach. Niemniej i tu również widzimy powolną polonizację; jedynie Gdańsk, któremu Polska nadała niezmiernie szerokie przywileje, a który przytem ze swej przynależności do Polski ciągnął ogromne korzyści gospodarcze, nie przestał nigdy być niemieckim.

POZA Gdańskiem — w dobie pierwszego rozbioru Rzeczypospolitej — całe nasze dawne Pomorze było nawskroś polskie. Przyznawał to sam nawet zaborca, Fryderyk II pruski, pisząc do prezesa kamery wschodnio-pruskiej, że »mieszkańcy, zwłaszcza w województwie pomorskiem, są przeważnie narodowości polskiej« i zalecając »pomieszać ich zczasem z Niemcami«, by — jak twierdził — »temu niewolniczemu ludowi przyswoić lepsze zrozumienie rzeczy i obyczaje«. Germanizacja Pomorza rozpoczęła się też niezwłocznie, między innemi przez sprowadzanie osadników niemieckich, których Fryderyk II szczególnie popierał.

POLSKOŚCI przecież Pomorza dowodzi powstanie, wspierające insurekcję kościuszkowską 1794 r., w którem brali udział Dąbrowski, późniejszy wódz legjonów napoleońskich i Józef Wybicki, obaj synowie ziemi pomorskiej; dowodzi jej dalej zapał, z jakim masy ludowe na Pomorzu witały w r. 1806 orły napoleońskie, wreszcie dowodzi jej udział garści »Prusaków« w powstaniu listopadowem i oddziału kaszubskiego w powstaniu styczniowem.

STWIERDZA zresztą polskość Pomorza i jej niezwykłą, godną najwyższego podziwu żywotność cała działalność pruskiej komisji kolonizacyjnej, którą stworzył Bismark, by zniweczyć żywioł polski w zaborze pruskim. W raporcie tej komisji, wydanym w r. 1907, w dwudziestolecie jej istnienia, czytamy, iż »siły materjalne Polaków niewątpliwie wzrosły, a ich poczucie narodowe stało się silniejsze«. Dodajmy wreszcie, że po wojnie, gdy Pomorze wracało do Polski, znaczna część napływowej ludności niemieckiej wywędrowała stamtąd na zachód, do swej właściwej ojczyzny; stało się to między innemi i dlatego, iż rząd niemiecki odwołał wszystkich



118. SPRZEDAJEMY WĘGORZE.

swych urzędników cywilnych z przekazywanego Polsce zaboru pruskiego — w przypuszczeniu, iż przysporzy tem kłopotów młodemu, tworzącemu się dopiero państwu.

LUDNOŚĆ Pomorza, której dzieje, jak stwierdziliśmy, wykazuje głębokie, godne podziwu przywiązanie do mowy ojczystej, mimo niesprzyjających warunków i daleko idącej obojętności warstw rządzących w Polsce przedrozbiorowej — nie jest bynajmniej pod względem językowym jednolita. Przeciwnie, na obszarze obecnego województwa pomorskiego występują cztery grupy gwarowe: a) pomorska, t. j. kaszubska, b) wielkopolska, do której zalicza się Borowiaków i Krajniaków, c) kujawska z Kociewiakami, Chełmiakami i Lubawiakami, a wreszcie d) mazurska, obejmująca skrawek powiatu działdowskiego. Z pośród nich zająć się wypada przedewszystkiem gwarą kaszubską, jest ona bowiem wysuwana jako język odrębny, przeciwstawiany mowie polskiej przez naukę niemiecką, zbyt często oddającą się na usługi polityki; jednocześnie gwara kaszubska przez nas samych była zapomniana do tego stopnia, że nawet Wincenty Pol w swej »Pieśni o ziemi naszej« pominął polski lud nadmorski, choć pamiętał o Żmudzi i o Rusi, a twórca »Ludu polskiego« i wielki jego znawca Kolberg nie dotarł nigdy na Kaszuby.

GWARA kaszubska więc zajmuje całą północ woj. pomorskiego wraz z półwyspem Helem; na wschodzie wkracza na obszar wolnego miasta Gdańska, zajmując jego rubież zachodnią; następnie południowa granica gwary kaszubskiej biegnie poprzez obszar województwa pomorskiego ku południowemu zachodowi; wreszcie w niemieckiej, t. zw. Pomeranji występuje gwara kaszubska częściowo w powiatach bytowskim, lęborskim i słupskim pod nazwą gwary słowińskiej. W ten sposób na obszarze państwa polskiego występują gwary pomorsko-kaszubskie, których, zdaniem uczonego niemieckiego dr. F. Lorentza miałoby być 76, gdy nasz głośny językoznawca prof. K. Nitsch naliczył ich zaledwie około dziesięciu — w powiecie morskim i kartuskim w całości, częściowo zaś, w pasach północno-zachodnich, w powiatach kościerskim i chojnickim.

GWARY te, jak wspomnieliśmy, stara się uznać nauka niemiecka za język odrębny, nie polski, przyczem jednak zapominają uczeni niemieccy, że gdyby tą samą metodą chciano klasyfikować gwary i dialekty niemieckie, mogłoby to doprowadzić do wyodrębnienia stu co najmniej samodzielnych języków. Dla nas gwary pomorsko-kaszubskie są i będą gwarami polskiemi; wyraził się przecież prof. Baudouin de Courtenay, że »kaszubszczyzna jest bardziej polska, niż polszczyzna





sama«, a pogląd ten znakomitego slawisty poparli językoznawcy tej miary, co profesorowie Nitsch, Rudnicki i Lehr-Spławiński. Coprawda Polakom, przybywającym z dalszych stron, trudno w pierwszej chwili zrozumieć mowę kaszubską. Przyczyną tego zjawiska jest głównie bardziej rozwinięty system samogłoskowy, dalej zachowanie iloczasu, który w języku ogólno-polskim wyszedł z użycia już w XV czy XVI w., a wreszcie akcent, ruchomy w całym mniej więcej powiecie morskim, a padający na trzecią od końca zgłoskę w kaszubszczyźnie południowej. MA TEŻ gwara kaszubska swą własną literaturę. Już w XVI i XVII st. wydano drukiem »Pieśni duchowne« (w języku »slawięskim«, raczej jednakże polskim, przeplatanym jedynie kaszubskiemi właściwościami fonetycznemi) i »Mały katechizm«. W czasach odrodzenia narodowego na Pomorzu w w. XIX pisał i drukował w gwarze rodzinnej Florjan Cejnowa, upominając swych współbraci, »abe żoden Kaszeba nie wstodzeł się po kaszebsku gadac«. Pierwszym poetą kaszubskim był Hieronim Derdowski, autor m. i. poematu »Kaszuba pod Widnem«, opiewającego udział Kaszubów

Z LEWEJ STRONY: 119. KASZUBSKIE WYROBY LUDOWE. — U GÓRY: 120. TAK WYGLĄDA WNĘTRZE W DOMKU RYBACKIM.

w zwycięstwie Sobieskiego. Wreszcie ruch młodokaszubski rozpoczyna się z Aleksandrem Majkowskim, Wosiem Budzyszem, Franciszkiem Sędzickim, Stanisławem Czarnickim, Józefem Klebbą i innymi. Wyrabiająca się pod wpływem tych autorów kaszubszczyzna literacka bywa silnie ujednolicana i uogólniana, przez co staje się zrozumialsza dla polskiego ogółu, niektórzy zaś z pośród najmłodszych (podobnie jak dawniejsi) pisują i po polsku i po kaszubsku, dzięki czemu nawiązują się tem ściślejsze węzły pomiędzy ogółem narodu a zapomnianą przez długie wieki jego cząstką. Zgodzimy się też niewątpliwie wszyscy z Franciszkiem Sędzickim i wraz z nim cenić będziemy mowę kaszubską, że przetrwała wierna polskości, choć

»...zalew germańsci
»na nią wcąg naceroł z wschodu i zachodu.
Ona zaś
»Ni schronic sę mogła na dwór możny, pańsci,
»ni szukac opieci posród murów grodu.
»Stąd nie dzyw, że blizne mo, rane i szczerbe,
»jak brzeg nasz nadmorsci, jak żołnierz polowy,
»Ale to ji chwała, odznaka i herbe,
»bo tacich nie nosy panek salonowy«.

RZECZ prosta, że jak wszędzie zresztą, zacierają się i na Pomorzu ślady dawnej, rodzimej kultury. Z dawnych wierzeń możnaby wymienić wiarę w rozmaite duchy, śród których miejsce naczelne zajmuje »smętek«, nie mający zresztą bynajmniej cech kościelnego szatana; istnieć ma również »chobołt«, który przynosi pieniądze ale i potrafi zabrać zboże; w zakątkach domów gnieździć się mają karzełki, zwane »kraśniętami«, a przeciwieństwem ich są »stolemowie«, wielkoludy, mogące włożyć człowieka w duży palec od rękawicy. Wiara w czary, jakich dopuszczać się miały »baby« albo »idze« (jędze) lub mężczyźni, »guslerze«, utrzymywała się na Pomorzu bardzo długo: jeszcze przecież w roku 1836 w Chałupach na Helu pławiono i zabito rzekomą czarownicę. Wierzono też, że źródła rzek, jeziora i lasy zamieszkują duchy, bądź demony, bądź też dusze pokutujące; wreszcie i drzewa mają być istotami żywemi, obdarzonemi duszą, a zwierzęta dzielą się na dobre i złe, przynoszące szczęście i nieszczęście.
NA TLE krajobrazu, tak pięknego zwłaszcza w kaszubskiej Szwajcarji, snuje się na Pomorzu długie pasmo podań i opowieści o zapadłych w ziemię miastach, wsiach i kościołach, o zaklętych skarbach i zatopionych dzwonach, — podań wiążących się z czasami najazdów szwedzkich lub wojen napoleońskich. W pieśniach kaszubskich a bardziej jeszcze na południu Pomorza zachowały się wszystkie motywy, występujące w innych okolicach Polski; natomiast pieśni niemieckie nie wywarły na pieśń pomorską żadnego wpływu. Ogólnopolski również charakter mają widowiska ludowe, bardzo częste w okresie Bożego Narodzenia do Trzech Króli; jak wszędzie na ziemiach polskich i tu na Pomorzu chodzą chłopcy z szopką, śpiewają kolendy, lub przebrani za niedźwiedzia, bociana czy »trzech króli«, zbierają podarki.
PRÓCZ pieśni artyzm ludowy wypowiadał się w malowidłach, zdobiących domowy sprzęt kaszubski, gdzie najczęstszym motywem były tulipany, róże i serca, powtarzające się również w haftach na bieliźnie i ubraniach. Zwłaszcza odznaczały się wysokim smakiem artystycznym cenne czepce kobiece, w zasadzie wyszywane na czarnem tle złotą i srebrną nicią i stąd zwane złotogłowiem. W obecnych czasach dostrzegamy odrodzenie zdobnictwa ludowego, do czego przyczynia się niewątpliwie muzeum kaszubskie we Wdzydzach.
STRÓJ ludowy natomiast zaginął na Kaszubach już zupełnie; zaginął więc krótki ciemno-zielony lub niebieski kaftan i długi niebieski płaszcz z peleryną u mężczyzn, do którego noszono długie

jałowicze buty i wpuszczone w cholewy spodnie samodziałowe. Pozostała z tego stroju tylko t. zw. »muca«, czapka wyłożona barankiem z nausznikami; latem zamiast niej noszono czarny wysoki kapelusz. Strój kobiecy, który już również wyszedł z użycia, składał się z wysoko pod szyję zapiętej koszuli i niezbyt długiej, czerwonej lub białej spódnicy, do czego kładło się czarny stanik, sznurowany na przodzie kolorową wstążką, czepce ze złotogłowiu zastąpiły dziś czarne czepeczki, naszywane rąbkami, t. j. koronkami, o spadających na ramiona zasłonach, zprzodu zaś przybrane barwnemi wstążkami. Uboga chata kaszubska nazywa się »chałepą« lub »checzą«, bogatsza zaś »budynkiem«. Dawne, drewniane chaty kaszubskie i wogóle pomorskie, bardzo często ze znamiennem podcieniem, wypiera obecnie zwolna dom murowany, rozpowszechniający się coraz bardziej zwłaszcza na północy. Tam, gdzie zachowało się jeszcze budownictwo podcieniowe, np. w powiecie kartuskim, wykazuje ono wiele podobieństw z budownictwem kujawskiem, a ozdoba szczytowa, zwana w Polsce pazdurem, tu zaś — »dziadkiem«, »szołtem« lub »koruną«, przybiera kształty krzyża, półksiężyca, koguta, głowy ludzkiej lub całej postaci. Ze sprzętów domowych, doniedawna jeszcze własnego wyrobu, możnaby wymienić



121. P O W R Ó T Z P O Ł O W U.

t. zw. »szelbiąg« z naczyniami kuchennemi, skrzynię z powszechnym w Polsce ornamentem, wyobrażającym wazon z kwiatami, dalej ławy z oparciem pod ścianami, wielki ciężki stół jadalny, otoczony pięknie malowanemi krzesłami a wreszcie łóżko, na którem spiętrza się o ile możności jak najwięcej pierzyn i poduszek. PRACA, jakiej oddaje się lud pomorski, zależna jest, rzecz prosta, od warunków miejscowych. Uprawia więc głównie rybołówstwo zarówno ludność wsi, leżących bezpośrednio nad morzem jak i nad licznemi, gęsto rozsianemi po kraju jeziorami. Poza tem, głównie na południu, rozwinęła się hodowla zwierząt: gęsi, hodowane na Kaszubach, cenione były dawniej w całych Niemczech. Rozwija się też hodowla owiec, a w hodowli pszczół występują wszystkie jej formy ogólno-słowiańskie, wyjątkowo tylko na południu natrafić można na germański ul pleciony ze słomy. Przeważnem wszakże zajęciem ludu pomorskiego jest, jak wszędzie w Polsce, rolnictwo, któremu oddają się — poza wielką własnością ziemską — t. zw. »gbur« zamożniejszy i »chłop« uboższy. Im to właśnie zawdzięczamy zachowanie polskiego charakteru etnicznego Pomorza. Rolnictwo doniedawna jeszcze stało tu na poziomie dość niskim, co przy nędznej glebie



122. POMORZANKI NA TARGU.



stwarzało bardzo trudne warunki istnienia; dziś gbur kaszubski uprawia ziemię starannie, stosuje sztuczne nawozy i używa maszyn rolniczych. Ponadto, jako zajęcia uboczne, można wymienić: garncarstwo, koszykarstwo i tkactwo, zwłaszcza lniane, które w niektórych częściach Kaszub tworzy dotąd ważną gałąź przemysłu domowego.

GARŚĆ tych najpobieżniejszych wiadomości o ludności powiatów pomorskich możnaby zakończyć opisem wyglądu zewnętrznego Kaszuby. Twierdzi więc prof. Talko-Hryncewicz w pracy swej p. t. »Kaszubi, jako grupa antropologiczna«, że przeciętny typ kaszubski odznacza się wzrostem średnim, jest szatynem i t. zw. krótkogłowcem t. zn., że czaszka jego, widziana zgóry, jest raczej okrągła, aniżeli jajowato-wydłużona, co znamionuje rasę t. zw. północną. Zdaniem prof. Stołyhwy, śród Kaszubów na pierwszy plan zdaje się wysuwać typ jasnowłosego, niebieskookiego krótkogłowca, o szerokiej twarzy i miernym wzroście, a więc ten sam typ, który tak wyraźnie występuje i w innych częściach Polski.

JAK widzimy więc, zarówno język, jak i kultura ludowa na Kaszubach w jej przejawach duchowych i materjalnych, jak wreszcie typ rasowy najbardziej na północ wysuniętego Pomorza wiążą ziemię nadbałtycką z resztą polskiego obszaru etnicznego w jedną, nierozerwalną całość.

STANISŁAW PORAJ

MORZE W SZTUCE POLSKIEJ



WÓWCZAS, gdy sztuka polska osiągała swoje szczyty, gdy powstawały arcydzieła naszej literatury romantycznej, gdy plastyka zdobywała artystyczną dojrzałość — morze nie istniało w rzeczywistości polskiego przeżywania, było stylowym ornamentem tylko, efektownem porównaniem, fascynującym obrazem.

WNIKLIWY badacz, któryby chciał zestawić utwory poetyckie minionego wieku, w których morze i jego elementy odgrywają w przenośniach i porównaniach ważną rolę, z pewnością przyszedłby do przekonania, że jest ono jednym z najpłodniejszych motywów wzruszeniowych, obrazujących wnętrze duszy człowieka. Gdyby jednak zapragnął ułożyć spis utworów, w których morze jest nietylko ozdobą, lecz treścią o konkretnej wartości, gdyby zastanowił się nad powieściami, dramatami, liryką, obrazami czy utworami muzycznemi, w których morze jest terenem działania, to nietylko znalazłby ich znikomo małą ilość, ale przekonałby się dowodnie, że i tam morze jest czynnikiem raczej pomocniczym.

CZY NIE jest rzeczą zastanawiającą, że twórczość Mickiewicza na pierwszy rzut oka, gdy myślimy o morzu, narzuca zaledwie słynny sonet krymski »Ajudah«, a twórczość Słowackiego, który przecież nietylko po morzach pływał, ale podróż morską opisywał w sestynowym poemacie, przywodzi nam na pamięć tylko, wspaniały zresztą, »Hymn o zachodzie słońca na morzu«? A »Latarnik« Sienkiewicza — czyż to nie opowieść o oddaleniu od ojczyzny tylko, gdzie morze odgrywa rolę podobną do tej, jaką w »Anhellim« odgrywają śniegi i lody sybirskie? Gdy zaś Achilles siądzie nad brzegiem morza i wpatrywać się będzie w odbicie własnej duszy, czyż mimo genjalności tej sceny u Wyspiańskiego — nie jest to morze tylko rekwizytem teatralnym, jak każdy inny poetycki rekwizyt? A nawet przeliryczniona proza »Nad morzem« Przybyszewskiego jest przecież tylko wielkim poematem o człowieku, od którego morze jest tak uzależnione, jakgdyby nie było żywiołem, ale podatnem zwierciadłem.

PROROKIEM roli, jaką morze odegra w duchowem życiu narodu polskiego, był Żeromski. Jego to spokojny i silny wzrok zatrzymał się na chwilę na tem miejscu kuli ziemskiej, które jest polskiem morzem — w zakończeniu »Urody życia«. Prawie że o niem nie mówi. Nie stara się go ująć w zwoje namiętnej

prozy, uczyni to o wiele później — ale wskazuje wyciągniętem ramieniem na to, że ono jest, rzeczywiste, szare, pełne nieogarnionych możliwości, morze polskie u brzegów kaszubskich, morze gdańskiego wybrzeża.

DUCHOWE życie polskie otrzymało wielki dar własnego morza zupełnie nieprzygotowanie. Przywykliśmy wszystko w naszem narodowem życiu wymadlać i wytęskniać całemi pokoleniami. Niczego nie otrzymywaliśmy niespodzianie. Ale morze polskie, choć zawsze żywe w programie politycznym i gospodarczym, nie istniało prawie w wyobraźni narodu. Pozbawieni własnego życia marynarskiego, żeglujący w wygodnych kajutach tylko dla celów turystycznych, wygrzewający się na plażach północnych i południowych całej Europy, nie liczyliśmy się z polskiem morzem, jako składnikiem naszego wolnego życia.

SZTUKA polska tego okresu jest właśnie wyrazicielką tego zaskoczenia. Morze znika z niej wreszcie jako fantastyczna parabola, gdyż niełatwo jest tkwić w płytkiej fantastyce wówczas, gdy można i trzeba współżyć z dotykalną rzeczywistością. Poczyna się wreszcie przewijać w szeregu utworów powieściowych i lirycznych, jako motyw anegdotyczny, w plastyce zaś, jako temat: nieuchronny to wskaźnik, że codzienne zżywanie się z morzem potęguje się z dnia na dzień. Ale napróżnoby szukać tego dojrzałego stosunku, któryby mówił nietylko o oddziaływaniu morza na wyobraźnię artystów, ale o jego przenikaniu w najgłębsze pokłady narodowej psychiki. Czujny żóraw zadań naszej sztuki i tym razem poczyna torować drogę swoim piórem. Stefana Żeromskiego »Wiatr od morza« kładzie zręby pod polską sztukę morską, a więc tę, w której morze jest bohaterem, w której człowiek jest wytworem morza i ziemi, ziemi rodzinnej — i rodzinnego morza. Żeromski był tym właśnie, który począł doszukiwać się tradycji morskiej w duszy narodu i najsurowszemi środkami artystycznemi drążył ją szukając, czy nie wytryśnie z pod wiekowych zapomnień żywa krew ukochania.

ZANIM jednak artyści starszego pokolenia poświęcą część swojej sztuki morzu polskiemu, zanim młodzież malarska pociągnie tłumnie ku wybrzeżu, jak przedtem ciągnęła w góry, zanim powstanie zastęp pisarzy, prozaików i poetów, którzy pisać będą o morzu polskiem, o jego życiu i o życiu człowieka, który z niem wiąże swoje losy — literatura polska otrzymała jakgdyby wielki

Ilustracja kolorowa z prawej: Jan z Kolna, legendarny polski odkrywca Ameryki.


ATELIER
GIRS-BARCZ
1934

i wspaniały podarunek, jakgdyby skarb zwrócony w najwłaściwszej chwili — nawskroś morską twórczość powieściową Józefa Conrada-Korzeniowskiego.

NIE WRÓCIŁBY Conrad tak szybko do literatury polskiej, gdyby nie potrzeba morza w sztuce, którą tak silnie odczuwamy. Ale też bylibyśmy ubożsi o całe pokolenie, gdyby los nie wysłał tego znakomitego pisarza na daleką obczyznę, aby, choć w innym języku, stworzył tę wspaniałą literaturę morską, jaką wyczarował Conrad. Ten powrót triumfalny Conrada do literatury polskiej odbył się dzięki świetnym tłumaczeniom Anieli Zagórskiej i jej współpracowników — ale znaczenie tego powrotu uwyraźnia dopiero ta chwila dziejowa, w której się on odbywał. Conrad nie pisał o polskiem morzu. Nie pisał prawie o Polakach, zabłąkanych w dalekich podróżach morskich. Ulubionym tworzywem jego twórczości są morza południowe, wielkie archipelagi, rozrzucone pomiędzy Azją i Australją, choć nie omija żadnego portu na szerokich drogach świata. Nie pisał również w polskim języku i życie całe spędził na obczyźnie.

ALE OTO szlakami podróży Conradowych zaczynają pływać polskie okręty. Polscy marynarze zarzucają kotwice w jego portach i zasiadają w szynkowniach, w których spotkać można żeglarzy całego świata. Nawet dalekie kraje egzotyczne widzą polską banderę, oglądają szkolne masztowce, zdążające powoli po odwiecznych morskich szlakach. Żeglarze nasi poczynają rozumieć treść morza, jego życie, jego kształt duchowy. I są świadomi, że przed nimi, jako zwykły marynarz, wędrował niedawno Polak, który nietylko zrozumiał do głębi tajemnice morza, ale umiał je wyrazić z plastyką tak nieporównaną, że może zwycięsko iść w zawody z pisarzami najstarszych morskich narodów. Widzą przed sobą pływającego Conrada — nietylko oni — widzi go nagle cały naród, myślący o wielkiem morzu przygód, już nie jak o czemś obcem i dalekiem, ale tak, jak się myśli o swoich drogach przyrodzonych, choćby biegły daleko od rodzinnego domu.

TA WIELKOŚĆ i dojrzałość Conrada mogłaby zabić na czas dłuższy oryginalność odczucia morza przez polską sztukę. Ale że jego twórczość pełna jest szeptów poufnych, wyznań cichych i dogłębnych, wtajemniczających tylko i zapładniających, otwierających raczej bezkresne perspektywy zamiast podawać jakieś gotowe wyniki, przeto literatura polska

wogóle, a literatura poświęcona morzu w szczególności zawdzięcza Conradowi założenie podwalin, na których budować można trwale i wysoko.

TO, CO SZTUKA polska piętnastu lat naszej niepodległości stworzyła o morzu, jest oczywiście szeregiem cząstkowych prób, idących dopiero ku jakiejś niedającej się jeszcze przewidzieć przyszłości. Jeszcze na historycyźmie zbudowany jest cykl Wacława Sieroszewskiego o »Beniowskim« i »Oceanie«. Ale już niewielka książeczka Kadena-Bandrowskiego, »Wakacje moich dzieci«, jest cichym i pięknym dniem słonecznym współżycia dzisiejszego człowieka z nieprzebranem szczęściem posiadania własnego morza, jego wspaniałej, ginącej w mgle oddalenia dalekości — i jakże rozedrganej w zachwycie, zwykłej codziennej bliskości.

LIRYKA MORSKA posiada kilka nazwisk o różnej skali i rozpiętości — to wiersze Jerzego Bohdana Rychlińskiego, Marjusza Zaruskiego, to Stępowskiego »Legenda o masztowej sośnie«. W powieści, obok książek Marczyńskiego, — powieści Janusza Makarczyka, Brzęczkowskiego, Rychlińskiego, Stefana Grabińskiego, J. Ginsberta (Jima Pokera). W plastyce — następcy naszego najtęższego marynisty, Władysława Ślewińskiego — Zaboklicki, Mokwa, Szwoch, Nałęcz, Sipiński, Trautman, Bobińska-Paszkowska i Dołżycki.

NAWET w teatrze — obok szeregu sztuk, których akcja z coraz większem upodobaniem, choć z powierzchownej najczęściej potrzeby, środkuje się nad morzem polskiem, zdobywamy się na utwór, w którym morze i marynarze nietylko grają główne role, ale na przestworzach morza poszukują wypowiedzenia swojej ludzkiej treści istnienia. To oczywiście »Żeglarz« Jerzego Szaniawskiego, ta dziwna sztuka, która jest już zapowiedzią ironji w stosunku do morza i jego ludzi — ironji, na którą zdobywają się zwykle twórcy, którzy temat swych przeżyć nietylko przeniknęli do głębi, ale wypłynęli na jego powierzchnię zbrojni w duchową dojrzałość.

ALE WSZYSTKO to oczywiście jest tylko słabem odbiciem tych artystycznych możliwości, jakie stwarza morze dla narodu, który je odzyskał po latach i teraz obejmuje w posiadanie wszystkiemi dostępnemi mu środkami. Możnaby wskazać na słabą stronę tej sztuki — na brak szerszej syntezy, na gubienie się w szczegółach. Ale rozwój morskiej literatury podróżniczej,

jej beznamiętne najczęściej sprawozdania, pod piórem tego czy innego pisarza, urastające do poziomu sztuki, owe książki z podróży nietylko marynarzy i oficerów marynarki, żeglarzy jachtowych i wioślarzy, ale też podróżnicze książki takich pisarzy, jak Goetel — to bodaj najdobitniej świadczy o przygotowaniach, czynionych przez sztukę polską do zdobycia polskiego morza. ŻYCIE na morzu i w porcie, życie związane z morzem wszystkiemi węzłami, życie morskie poprzez przygodę i interes, poprzez przyjemność i pracę, poprzez przypadek i konieczność — ono to przenika wszystkiemi porami do artystycznej wyobraźni narodu, staje się jej organicznym składnikiem, jej własnością i treścią — ono przyczyni się do stworzenia przyszłych arcydzieł naszej sztuki, z których spoglądać będzie ku nam i przemawiać do nas mądrość długiego współżycia, pełnego doświadczeń. Sztuka bowiem powstaje i przy pierwszem zetknięciu człowieka z żywiołem, i po długich latach współżycia. Tylko że z początku jest reakcją podobną do dziecinnego olśnienia, by potem przekształcić się w spokojny i mocny zachwyt dojrzałego człowieka.

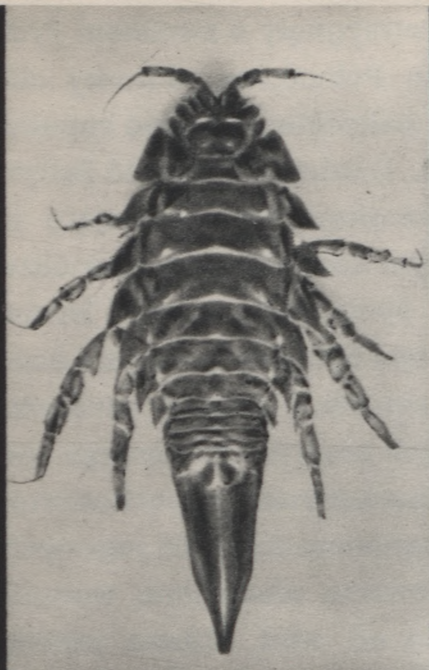
WŁ. ZAWISTOWSKI





FLORA i FAUNA

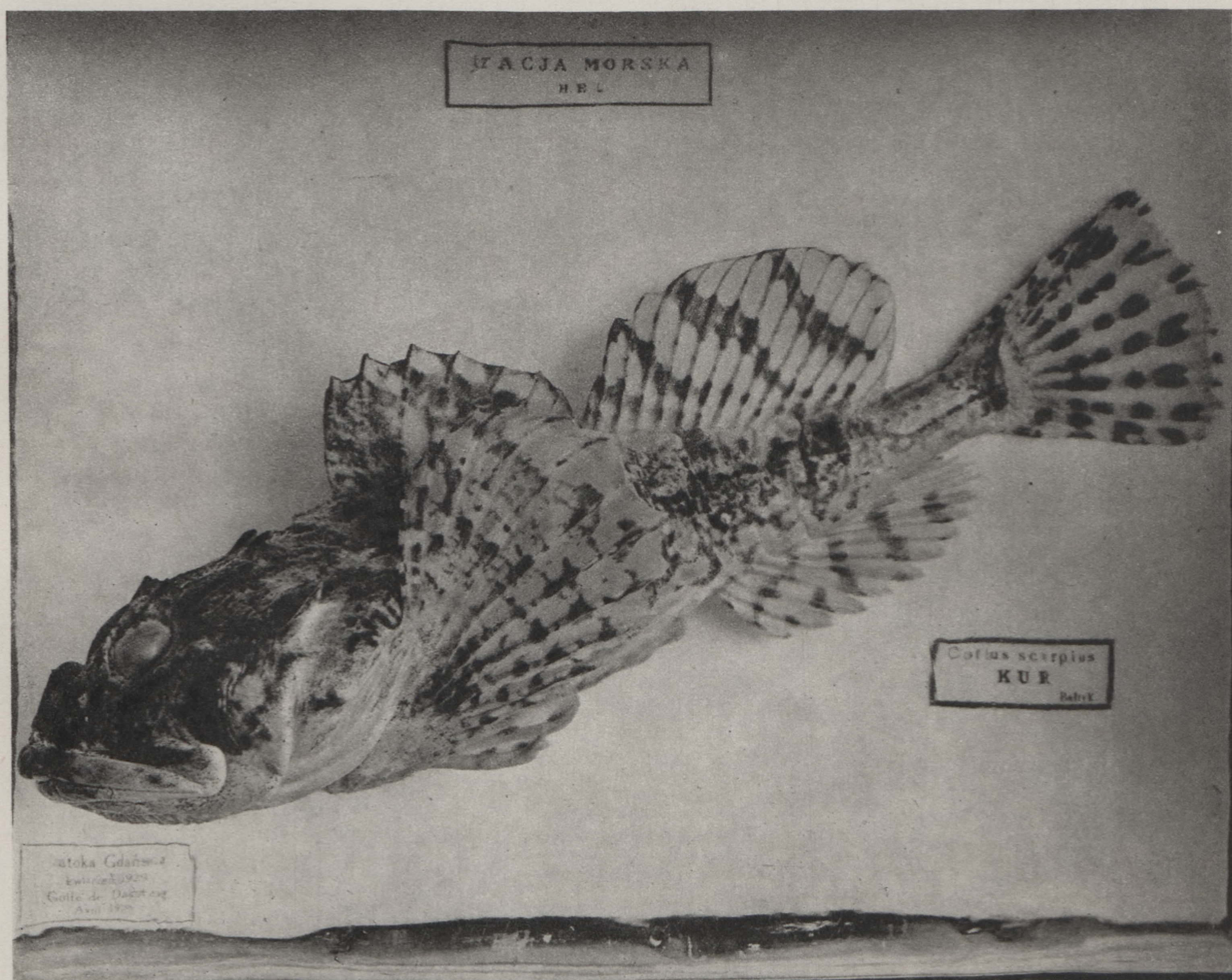
UWAGI OGÓLNE O ŻYCIU BAŁTYKU. Trzy zasadnicze czynniki rozstrzygnęły o swoistem życiu Bałtyku, o jego faunie i o jego florze: dzisiejsza łączność z morzem Północnem, słonawy charakter wód, wreszcie ubiegłe dzieje Bałtyku. Czynniki te nadały życiu bałtyckiemu piętno zupełnie odrębne, wyróżniające je od życia innych mórz i rejonów morskich. Dzisiejsza łączność Bałtyku z morzem Północnem poprzez cieśniny Sund, Bełty i Kategat, jeszcze większa, bo odbywająca się poprzez szersze cieśniny w okresie t. zw. litorynowym, poprzedzającym bezpośrednio nasz okres współczesny, nadała w przeważającym stopniu atlantycki charakter życiu bałtyckiemu. Istotnie większość gatunków morskich dzisiejszego Bałtyku to formy rozsiedlone i bytujące również u europejskich wybrzeży Atlantyku. Z pośród ryb flondry, dorsze, śledzie, szproty, z małżów sercówka, piaskołaz, omułek, z jamochłonów meduza chełbia, z roślin morskich zostera i morszczyn oraz wiele innych zarówno zwierząt jak roślin, są właśnie takiemi gatunkami atlantyckiego pochodzenia, w Bałtyku dziś do tego stopnia zadomowionemi, że tworzą najbardziej znamienne składniki jego życia. ATLANTYCKIE te formy znalazły jednak w nowem dla siebie środowisku nieco inne warunki, gdyż Bałtyk, poza mniejszemi rozmiarami i głębokością, różni się od wód oceanu przedewszystkiem słonawym (nie słonym) charakterem wód. Jest to zaledwie »rozczyn« środowiska morskiego. Rozczyn, jeżeli chodzi o stosunki u naszych brzegów, pięciokrotnie słabszy niż w wodach pełnego oceanu (7‰ przy Helu, gdy zasolenie wód Atlantyku wynosi 35‰). W fakcie tym znajdujemy właśnie drugi zasadniczy czynnik zarówno składu jak i swoistego ukształtowania się życia bałtyckiego. Niewiele stosunkowo form atlantyckich mogło bezkarnie wytrzymać podobne stosunki. Stąd mała rozmaitość gatunków, spotykanych w Bałtyku, zespół form mało zazwyczaj wrażliwych na zmiany zasolenia, okupujący co najwyżej swe życie w słonawem środowisku zdrobnieniem rozmiarów ciała, skarleniem, zjawiskiem tak bardzo znamiennem dla gatunków bałtyckich pochodzenia morskiego. Innem następstwem słonawego charakteru wód Bałtyku jest przymieszka gatunków słodkowodnych, jak okonie, szczupaki, płotki, błoniarki i inne, które mogą wytrzymywać słabe zasolenie wody. Stwarza to przejściowy do pewnego stopnia między morzem a wodami słodkiemi charakter życia, najdobitniej może uzmysłowiony przez obrazek, który często można oglądać latem z molo portu w Helu: stadko małych okoni, przepływających poprzez skupienie meduz. Trzeci wreszcie czynnik znamiennego składu życia bałtyckiego odnajdujemy w ubiegłych dziejach naszego morza, sięgających okresu lodowego. Jak uczy geologja, bezpośrednio po okresie lodowym, Bałtyk, na szerokości dzisiejszej Finlandji, łączył się z dawnem morzem Lodowcowem (dzisiejszy ocean Arktyczny). Wówczas przeniknęła fauna i flora arktyczna, których przedstawicieli po dziś dzień spotykamy w Bałtyku. Wielki nasz »stonóg« morski, t. zw. podwój (Mesidotea entomon), występujący bardzo licznie na dnie w głębszych miejscach, jest właśnie takim gatunkiem pochodzenia arktycznego. Jest on pozostałością arktyczną w Bałtyku, przetrwałą z okresu Yoldia - okresu łączności bezpośredniej Bałtyku z dawnem morzem Lodowcowem. Ryby i flora, podobnie jak bezkręgowce, dostarczają nam również przykładów pozostałości (reliktów) arktycznych. RYBY NASZEGO MORZA — stwierdzono ich 53 gatunki przy Helu, a skład ich rzuca bardzo wymowne światło na przedstawione zoogeograficzne i środowiskowe stosunki Bałtyku, na przejściowy charakter jego wód. Życie ich jest bardzo zajmujące, a większość przedstawia typy niespotykane wśród ryb naszych jezior, stawów i rzek. Za przykład może służyć choćby rodzina flonder, licząca kilka gatunków w naszych wodach przybrzeżnych. Niezwykle ciekawy i oso-



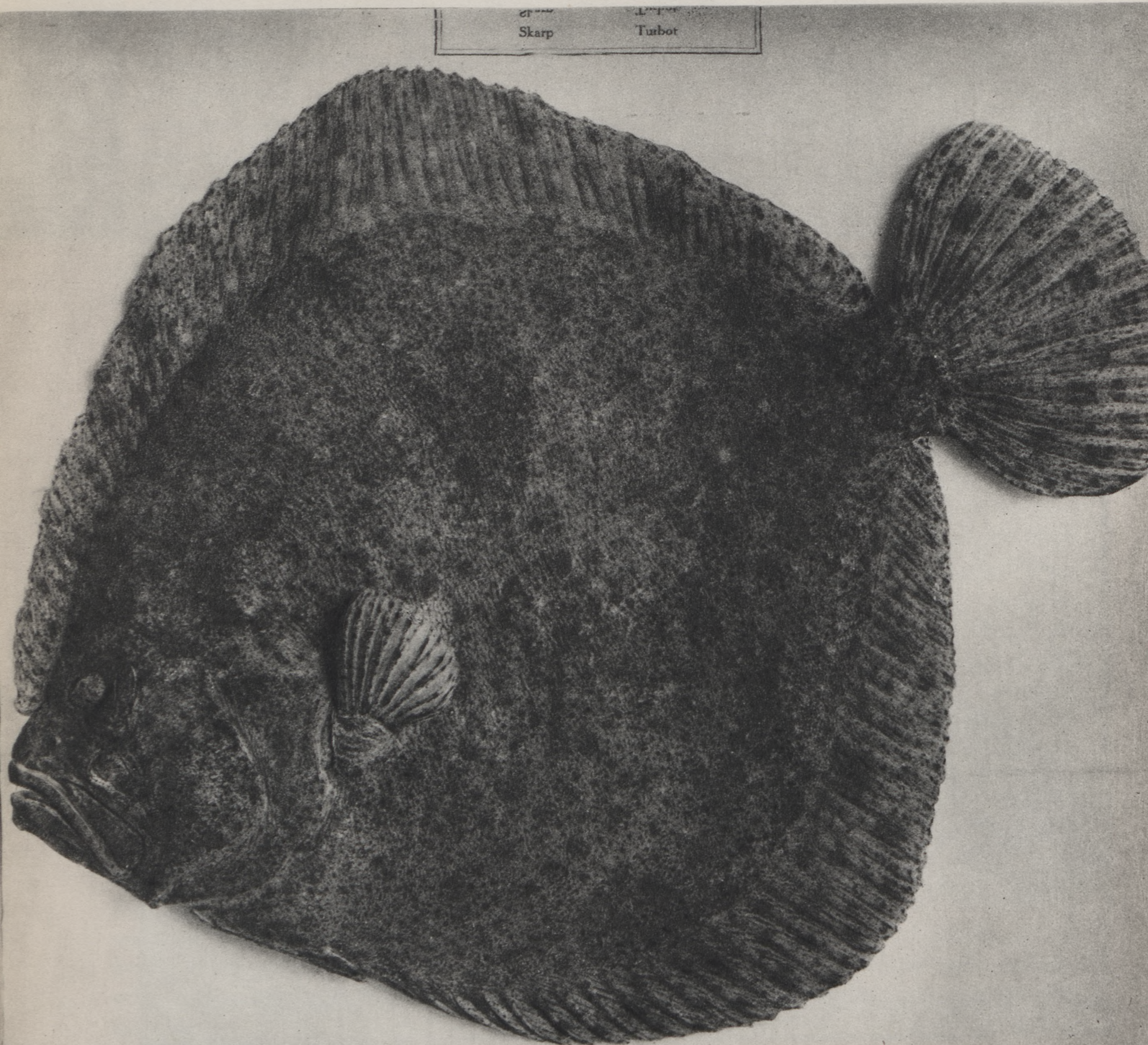
bliwy jest ich sposób życia i budowa. Prowadzą one życie denne, leżąc na jednym z boków. W związku z tem cała ich budowa wykazuje poniekąd cechy potworne. Bok ciała, na którym leżą, jest bezbarwny. Ubarwiona jest tylko strona zwrócona do wierzchu. Głowa skośnie skręcona. Oczy znajdują się na stronie zwróconej do góry, są ruchome i bacznie obserwują otoczenie, poszukując zdobyczy. Flondry przepływają małemi skokami, by znów upaść na dno i zagrzebać się w piasek, skąd widnieją jedynie nazewnątrz bystre oczy. Wśród innych ryb dennych można napotkać niemniej ciekawe gatunki. Kur (Cottus scorpius), dobrze znany na wybrzeżu pod niewłaściwą zresztą nazwą djabła morskiego, jaskrawo ubarwiony, o ogromnej głowie, dotknięty groźnie nastrasza swe jadowe kolce, rozszerza paszczę i wydaje złowrogi wark. Osobliwą rybą jest »zając morski«, albo tasza zaopatrzona w przyssawkę czepną na brzuchu, zapomocą której może czepiać się podwodnych przedmiotów w burzliwych wodach przybrzeżnych. Godna uwagi jest węgorzyca, częsta na dnie mulistem naszego morza, nie składająca ikry, lecz rodząca młode, daleko w swym rozwoju posunięte. Niewątpliwie jednak najbardziej osobliwe wśród naszych ryb dennych są iglicznie, dostarczające pięknego, poprostu klasycznego przykładu naśladownictwa (mimikry). Kształtem i barwą przypominają one do złudzenia listki trawy morskiej (Zostera marina), na których licznie bytują, przytwierdzone swym chwytnym ogonkiem. Są one bliskimi krewniakami »koników morskich« i dają wyobrażenie jaskrawego życia ciepłych nasłonecznionych mórz południowych. Wśród ryb pelagicznych naszego morza, trzymających się zazwyczaj górnych warstw wody, na uwagę zasługują śledzie, szproty, łososie i makrela — wszystkie użytkowe, niekiedy, jak zwłaszcza mały szprot, zjawiające się u naszych brzegów w olbrzymich ławicach, dzięki skojarzeniu się szeregu pomyślnych czynników, a przedewszystkiem odpowiednich wiatrów. Gatunki te są ciekawe zarówno ze względu na rasy, jakie tworzą oraz z uwagi na masowe wędrówki, jakie odbywają, bądź w celach odżywczych, bądź też, jak śledzie jesienią, zjawiają się u naszych brzegów w celach rozrodczych. Wyjątkowym gościem wód powierzchniowych jest olbrzymi włócznik, normalnie poławiany w gorących morzach. BEZKRĘGOWCE NASZEGO MORZA. Świat bezkręgowców naszego morza jest niemniej ciekawy

i urozmaicony. Na podstawie dotychczasowych naszych badań liczy on 129 gatunków, z czego 4 jamochłonów, 76 gatunków robaków wraz z formami pasorzytnemi, 11 gatunków mięczaków, 36 skorupiaków, 2 owadów. Nie jest to liczba zupełna, bo całe grupy, jak pierwotniaki, wrotki i in. są jeszcze nietknięte. Wskazuje ona jednak wyraźnie, że fauna naszego morza bynajmniej nie jest tak uboga, jak się na pierwszy rzut oka wydaje, i choć nie mamy u siebie gąbek morskich, korali, ukwiałów, gwiazd morskich i jeżowców, ani tego bogactwa i przepychu muszel i skorupiaków, w które tak obfitują morza cieplejsze i bardziej od naszego słone, — posiadamy przecież niewątpliwych przedstawicieli typów prawdziwie morskich (meduza, hydropolipy, wieloszczety morskie z rodzaju Nereis, mięczaki tyłoskrzelne i t. d.). Mamy wśród bezkręgowców nawet dużego kraba, t. zw. wełnistorękiego, który, rzecz znamienna, zawleczony przed kilku laty z Chin do Hamburga, zdołał się dzisiaj zadomowić w dolnej Elbie, skąd stopniowo rozszerza swój zasięg coraz bardziej na wschód, wzdłuż południowych brzegów Bałtyku. Ten urozmaicony świat bezkręgowców naszego morza jest rozsiedlony w ścisłem uzależnieniu od podłoża, jeżeli chodzi

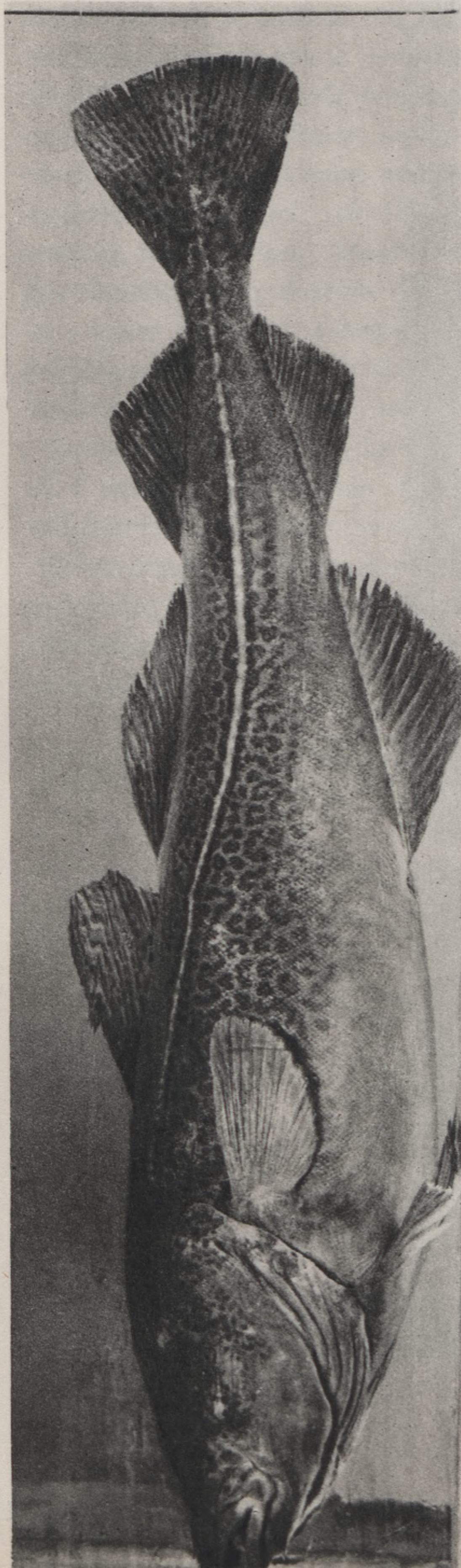
NA LEWO: 125. PODWÓJ — SKORUPIAK ARKTYCZNY, ŻYJE LICZNIE U NASZYCH BRZEGÓW, NA DNIE WÓD GŁĘBINOWYCH. — U DOŁU: 126. KUR — NIEWŁAŚCIWIE ZWANY DJABŁEM MORSKIM.



U DOŁU: 127. SKARP — GATUNEK RYB PŁASKICH, SPOKREWNIONY Z FLONDRAMI.



U DOŁU: 128. PIĘKNY OKAZ DORSZA.



o gatunki denne. Zależnie od natury dna napotykamy inne »zespoły« bezkręgowców. Piaskołaza (Mya arenaria) nie spotyka się poza dnem piaszczystem. W wodzie głębszej, na dnie mulistem żyje zespół, do którego należą: małż rogowiec (Tellina baltica), wielki »stonóg« podwój, drobny raczek (Pontoporeia femorata) i in. W środowisku łąk podwodnych napotykamy jeszcze bardziej urozmaicone »towarzystwo« odrębnych zupełnie gatunków. Na palach portowych oraz innych przedmiotach pogrążonych występuje zespół osiadły, utworzony z omułka, pąkli i mszywioła — zwierząt współzawodniczących z sobą o przestrzeń, odżywiających się drobnemi organizmami i butwiejącemi szczątkami, wycedzonemi z wody, nie pożerających się wzajemnie, jak to czynią członkowie innych zespołów. Wśród pelagicznej fauny naszego morza zwraca uwagę licznie w lecie i w jesieni pojawiająca się meduza chełbia, której okazy dochodzą do 15 cm średnicy. Jest ona jedyną, lecz jakże piękną, przedstawicielką licznej grupy, w której odmiany obfitują morza cieplejsze i bardziej od naszego słone.

FLORA. Podobnie jak świat zwierzęcy, flora naszego morza co do swego pochodzenia ma charakter mieszany, do pewnego stopnia przejściowy. Obok gatunków morskich pochodzenia atlantyckiego, mamy formy podarktyczne i typowe arktyczne, pochodzące, być może z okresu bezpośredniej łączności Bałtyku z dawnem morzem Lodowcowem, wreszcie formy słodkowodne, przystosowane do życia w środowisku słonawem.

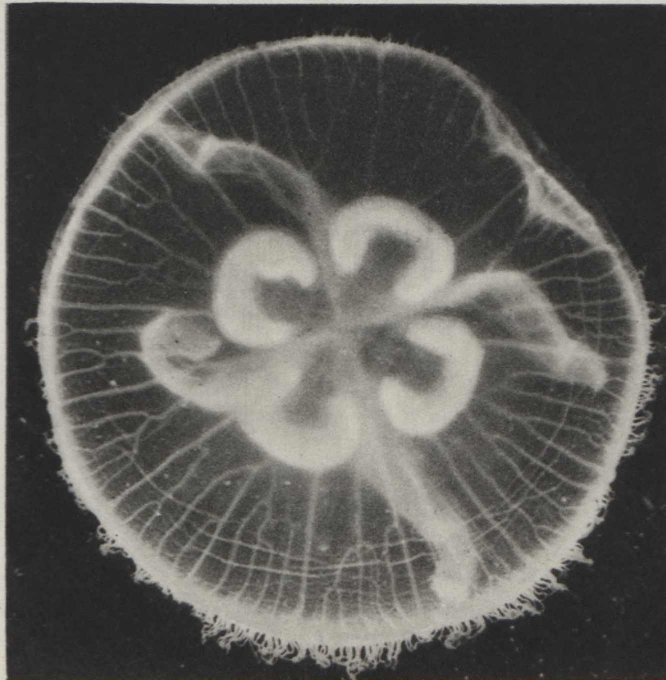
WIĘKSZOŚĆ gatunków tworzą oczywiście różnorodne glony, przedstawiciele owej bogatej grupy świata roślinnego, która opanowała w przeważnym stopniu morze. Z roślin kwiatowych spotykamy tu zaledwie wyjątki, a więc trawę morską, czyli tasiemicę (Zostera marina), rdestnicę (Potamogeton pectinatus), zamętnicę (Zanichellia) — zaściełające głównie dno niegłębokie w Małem morzu w rejonie t. zw. łąk podwodnych. W Wielkiem morzu, nazewnątrz półwyspu Helskiego, nie spotykamy roślin kwiatowych. Wśród glonów,

porastających dno do 25 m głębokości, istnieje kilkadziesiąt przedstawicieli zielenic, brunatnic i krasnorostów. Przybrzeżne wody naszego morza okazują się nazbyt mętne, by utrzymać życie roślinne na znaczniejszej od 25 m głębokości. Spotykane są tam jedynie bakterje, wśród których poznano również i gatunki świecące. Z pośród zielenic należy wspomnieć o szorstkiej, impregnowanej węglanem wapniowym ramienicy (Chara), o zielonej taśmie śluzowej (Enteromorpha), o gałęzatce (Cladophora), wyróżniającej się swemi rozgałęzionemi niteczkami, utworzonemi z pojedyńczych wydłużonych komórek. Z pośród brunatnic istnieje w naszem morzu piękny gatunek atlantycki, szeroko rozsiedlony na półkuli północnej, t. zw. morszczyn pęcherzykowaty, występujący na dnie kamienistem przy Rozewiu, Kamiennej Górze, Oksywiu i Pucku. Osobliwą brunatnicą jest sznureczek (Chorda filum) o bardzo długiem sznurkowatem ciele, przytwierdzony do podłoża zapomocą przylgi. Z nitkowatych brunatnic wszędzie w wodach przybrzeżnych żyje Ectocarpus — tworzący znamienną »watę« oślizgłą, koloru oliwkowego. Z KRASNOROSTÓW pospolite są: arktyczny widlik (Furcellaria fastigata), piękny liścik, prążkowana rozgałęziona rozróżka (Ceramium), kraśnica i rurecznica. W wodach powierzchniowych szczególnie liczna jest słodkowodna sinica (Aphanizomenon flos aquae), tworząca latem i jesienią znamienny sinozielony »zakwit« morza. Florę słonorośli nadmorskich, porastających plażę i wydmy nadbrzeżne tworzą, osobliwe gatunki, niespotykane zazwyczaj w głębi lądu: przepiękny mikołajek nadmorski o twardych kolczastych, seledynowo-sinych liściach, dzióbak albo rzerzuszka nadmorska o fioletowych kwiatach, czerwony groszek nadmorski, Honkeya i in. ROŚLINAMI wybitnie piaskowemi, o długich rozłogach podziemnych, są trawy: wydmuchrzyca i piaskownica, wiążące bardzo ruchome piachy nadbrzeżne, tworzące pierwsze etapy umocnienia wydmy. Następnym jest wydma umocniona karłowatą kosówką lub też porośnięta sosną, zazwyczaj pokręconą w walce z wichrami, drzewem tak bardzo znamiennem dla naszego nadmorskiego krajobrazu.

KAZIMIERZ DEMEL

NA PRAWO, OD GÓRY: 129. PIASKOŁAZ—MAŁŻ, RYJĄCY W DNIE PIASZCZYSTEM PŁYTKICH WÓD PRZYBRZEŻNYCH. — 130. CHEŁBIA — JAMOCHŁON PELAGICZNY, MASOWO POJAWIAJĄCY SIĘ Z KOŃCEM LATA U NASZYCH BRZEGÓW. — 131. KRAB WEŁNISTORĘKI. PRZYBYSZ Z WÓD AZJI, ZADOMOWIONY ODNIEDAWNA W BAŁTYKU.









U GÓRY: 132. ALKA.



U GÓRY: 133. TRACZ.



U GÓRY: 134. WZGÓRZE KOLIBEK, POROSŁE ROKITNIKIEM.



U GÓRY: 135. TYPOWA SOSNA NADMORSKA, POKRĘCONA PRZEZ WIATRY.—NA PRAWO: 136. KRZAK MIKOŁAJKA.

HANDEL·ZAMORSKI·POLSKI



OLA handlu zamorskiego, jako pioniera i organizatora rynków zbytu dla krajowej wytwórczości, a jednocześnie dostawcy towarów na pokrycie zapotrzebowania wewnętrznego, jest powszechnie uznana i nie podlega wątpliwości. Samodzielność, jaką handel ten zapewnia poszczególnym krajom w gospodarce światowej, powoduje, że narody, posiadające dostęp do morza, dążą do jak najbardziej wytężonej rozbudowy własnej organizacji bezpośredniej wymiany zamorskiej. Praca w tym kierunku wymaga jednak odpowiedniej sprawności organizacyjnej i przygotowania.

NATURALNEMI ośrodkami handlu zamorskiego są porty morskie. Nie wszystkie jednak osiągają pod tym względem jednakowe znaczenie. W praktyce tylko nieliczne z nich mogą być uznane za istotne ośrodki handlowe i rozdzielcze o doniosłości światowej. Pozostałe natomiast spełniają przeważnie tylko zadania przeładunkowe, bądź też stanowią pomocniczą sieć rozdzielczą i akwizycyjną portów pierwszej kategorji. O rozwoju portu morskiego, jako ośrodka handlu, rozstrzyga przedewszystkiem oparcie jego działalności na odpowiednio silnem zapleczu lądowem, któreby z jednej strony posiadało przyrodzone bogactwa lub przemysł, przystosowany i zdolny do prowadzenia wywozu zamorskiego, z drugiej zaś dostatecznie pojemny rynek dla przywozu.

NIEMNIEJ doniosłą rolę spełnia położenie geograficzne portu w stosunku do sąsiadów i współzawodników. Istnieją porty, które, ze względu na szczególnie korzystne warunki geograficzne, są wyraźnie uprzywilejowane i przeznaczone do odgrywania wybitnej roli w handlu morskim! W portach tego rodzaju powstają też zazwyczaj wielkie składy konsygnacyjne oraz zbiornice tranzytowe. Również ważne znaczenie dla handlowej roli portu ma rodzaj jego obrotów. Porty, w których przeładunki ograniczają się niemal wyłącznie do towarów masowych nie odgrywają naogół większego znaczenia handlowego (naprzykład niektóre porty węglowe). Dążenie do ześrodkowania handlu zamorskiego w stosunkowo nielicznych, wielkich portach jest uzasadnione niezwykle kosztownemi i różnorakiemi urządzeniami, niezbędnemi w wyposażeniu portu celem zapewnienia warunków sprawnego funkcjonowania handlu. Oddziaływa tu również hurtowy charakter handlu zamorskiego i daleko posunięta jego specjalizacja.

PORT morski musi być przedewszystkiem wyposażony w należytą komunikację z zapleczem, a w szczególności musi posiadać odpowiednio rozbudowaną sieć linij okrętowych, zapewniającą stałe połączenia z głównemi rynkami zbytu i zakupu. Dalszym warunkiem handlowego rozwoju portu jest przystosowanie jego organizacji i urządzeń do potrzeb handlu zamorskiego. Szczególnie ważne znaczenie posiada w tym względzie organizacja stref i składów wolnocłowych, składów konsygnacyjnych i tranzytowych, giełd towarowych i instytucyj arbitrażowych, normalizujących stosunki w handlu, aukcyj towarowych i t. d. Poza tem, niezależnie od urządzeń przeładunkowych i magazynów ogólnych, port musi być wyposażony w liczne zakłady specjalne, jak chłodnie, elewatory, rzeźnie, sortownie i pakownie. Osobny rodzaj przedsiębiorstw stanowią zakłady przemysłu przetwórczego i ściśle por-



138. IMPONUJĄCY FRONTON SZKOŁY HANDLU MORSKIEGO W GDYNI.



139. GÓRY WORKÓW Z RYŻEM.

towego, jak np. stocznie, warsztaty i t. d. Porty handlowe muszą również posiadać odpowiedni zastęp wyrobionych rzeczoznawców, maklerów i ekspedytorów. Ważną rolę odgrywa sprawna organizacja kredytu. Wreszcie przedsiębiorstwa, trudniące się wymianą zamorską, muszą stać na odpowiednim poziomie. Muszą więc mieć rozległe stosunki, zarówno na rynkach zamorskich, jak i w zapleczu portu, wykazywać odpowiednią znajomość rynków i posiadać tam swoją organizację, wreszcie rozporządzać środkami finansowemi, umożliwiającemi skup towaru oraz finansowanie obrotów handlu zamorskiego.

POŁOŻENIE geograficzne portów polskich jest naogół korzystne. Na podkreślenie zasługuje przedewszystkiem fakt, że działalność swoją opierają one na stosunkowo obszernem zapleczu własnem oraz posiadają jednocześnie poważne możliwości rozszerzania swych wpływów również na obszary państw sąsiednich. Z drugiej jednak strony musimy zdawać sobie sprawę z tego, że rozwój naszego bezpośredniego handlu zamorskiego uderza w imprezy portów obcych, które, w okresie przedwojennym i pierwszych latach naszej niepodległości, ciągnęły z handlu, związanego z obszarem zaplecza portów polskich, poważne zyski, i że obce te porty nie pozostają bezczynnie wobec rozszerzania się działalności naszych portów, lecz przeciwnie dążą wszelkiemi sposobami do utrzymania swych pozycyj na dawnych terenach wpływu. Równocześnie koniecznie trzeba pamiętać, że w zakresie samodzielnego handlu zamorskiego stawiamy dopiero pierwsze kroki. Stwierdzenia te zmuszają nas do wielkiego wysiłku organizacyjnego, jeżeli chcemy wyzyskać posiadane możliwości handlowe, a zarazem dorównać pod względem sprawności starym, wielkim portom handlowym.

PRZED wojną wytwórczość rolnicza i przemysłowa ziem polskich znajdowała rynek zbytu dla swoich wytworów na obszarze państw zaborczych. W tych warunkach zamorski handel wywozowy nie miał większego znaczenia dla naszego życia gospodarczego i był prowadzony w stosunkowo nieznacznych rozmiarach, przy wykorzystaniu usług portów państw zaborczych. Pośrednictwo tych portów występowało również w zakresie przywozu towarów kolonjalnych, owoców południowych oraz surowców dla naszego przemysłu włókienniczego. To też w wyniku tego stanu rzeczy nie rozporządzaliśmy samodzielną organizacją handlu zamorskiego, nie interesowaliśmy się warunkami tego handlu na rynkach zamorskich i nie posiadaliśmy tam niemal żadnych bezpośrednich stosunków.

CHARAKTER lądowy handlu zagranicznego Polski utrzymuje się także w pierwszych latach naszej niepodległości. Zasadnicza zmiana w tym układzie stosunków handlowych zaczyna się dopiero od roku 1925, t. j. od wybuchu zatargu celnego z Niemcami. Zamknięcie granic niemieckich dla naszego wywozu oraz szybkie kurczenie się możliwości zbytu na rynkach czechosłowackim i austrjackim zmusiły nas do szukania rynków zastępczych oraz tworzenia nowych dróg w naszym handlu zagranicznym.

W WYNIKU podjętych wysiłków organizacyjnych nastąpiła stopniowa zmiana kierunku naszego handlu zamorskiego na porty własne oraz wzrost udziału obrotów portów polskich w ogólnych liczbach naszego handlu zagranicznego. Udział ten w roku 1922 wynosił

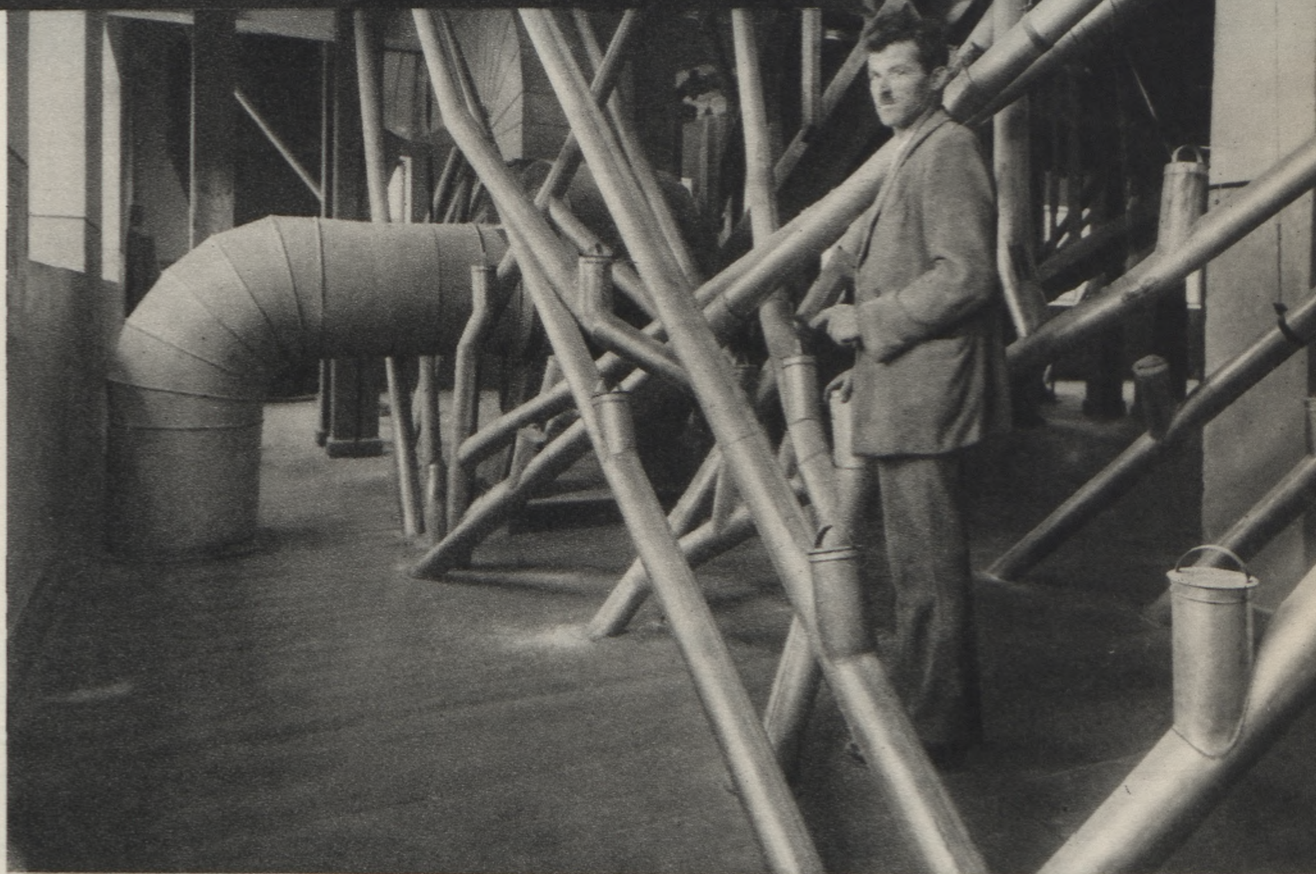
NA STRONIE 158: 140—1. GDYŃSKA ŁUSZCZARNIA RYŻU, NALEŻY DO NAJWIĘKSZYCH NA ŚWIECIE.

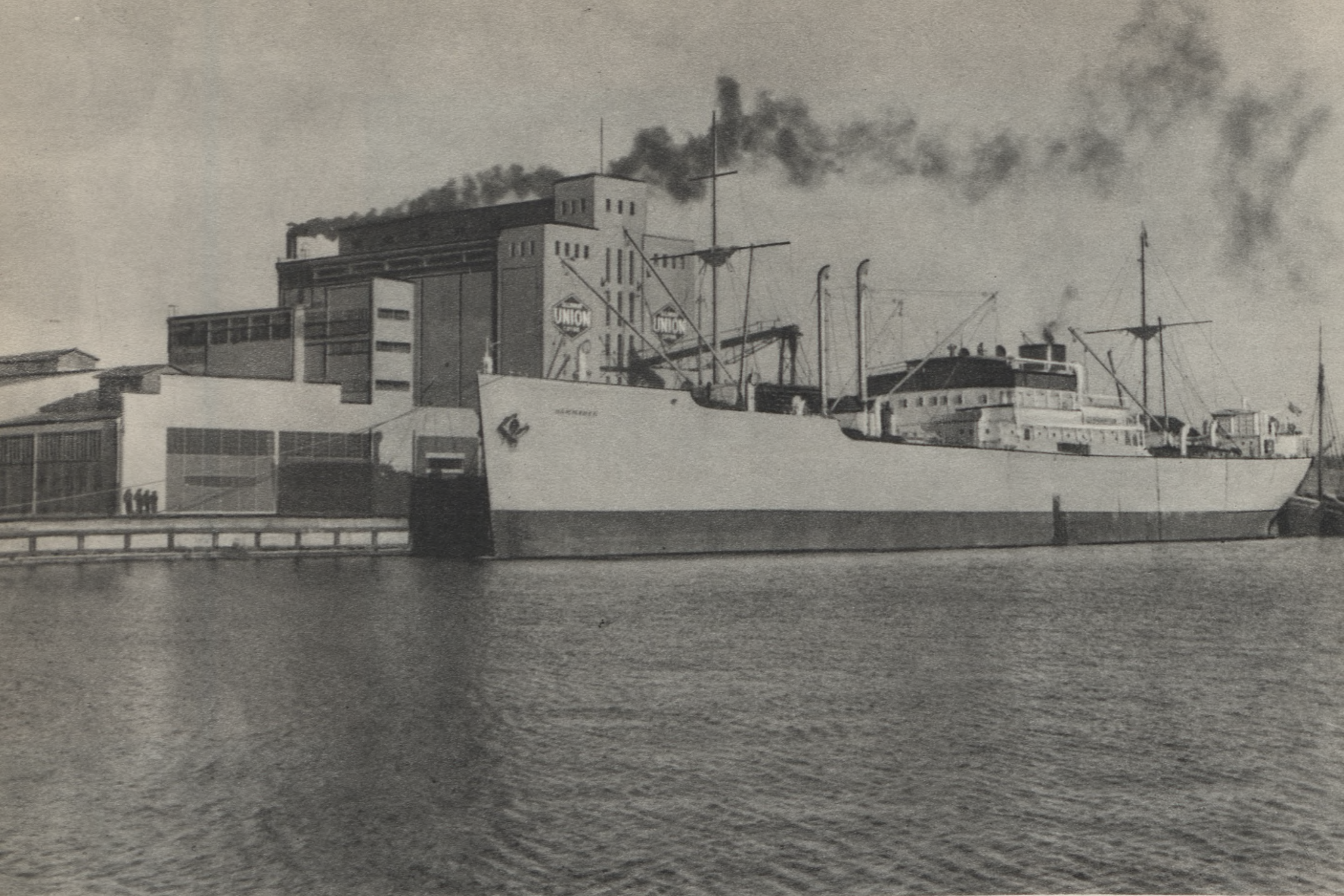
Ilustracja kolorowa z prawej: „Kościuszko” w Nowym Jorku.


ATELIER GIRS-BARCZ



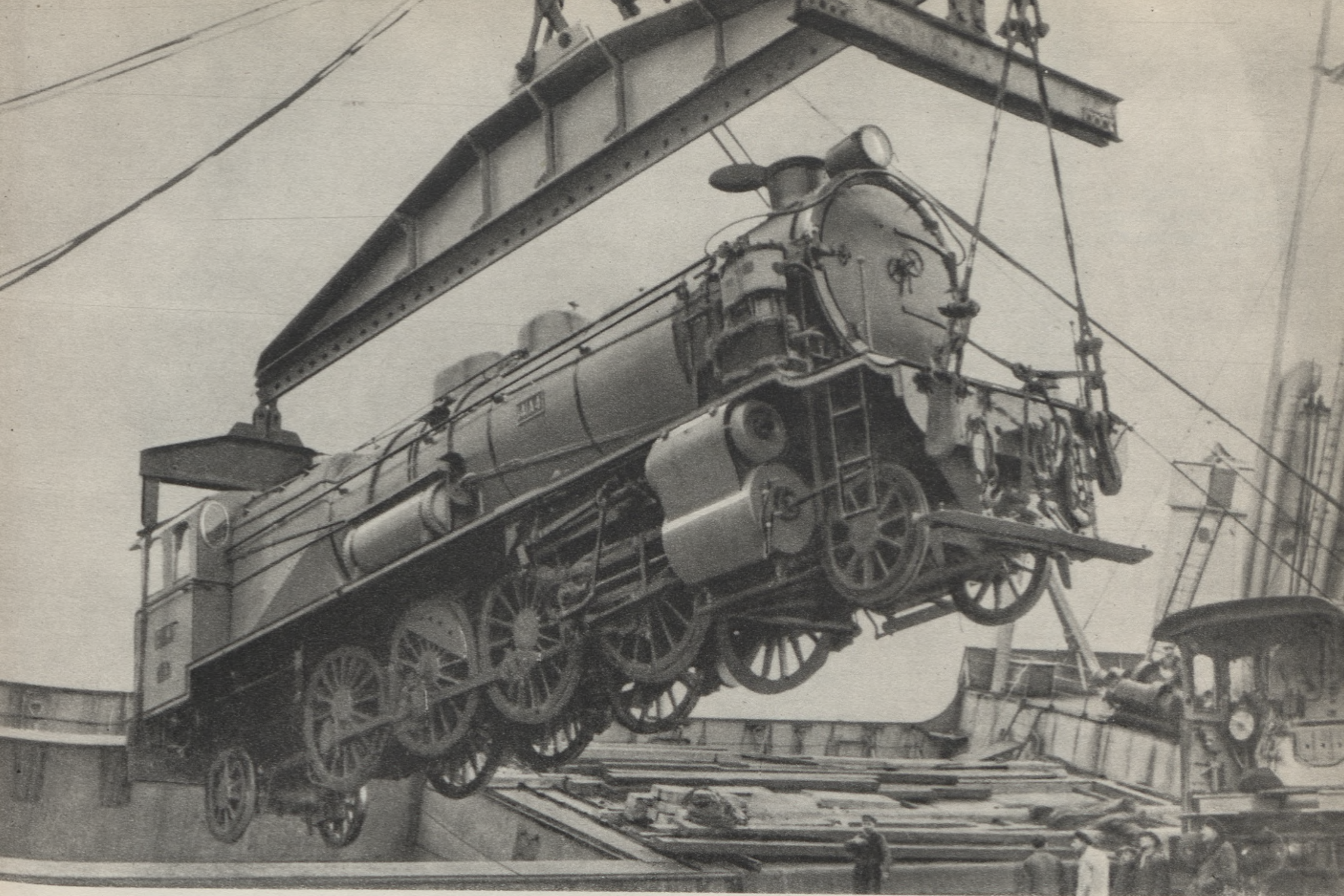






zaledwie 7,4% wagowego obrotu polskiego handlu zagranicznego; w roku 1926, wobec skierowania przez nasze wybrzeże wywozu węgla, wzrósł on do 27,1%. Tendencja zwyżkowa utrzymuje się również w latach następnych i wyraża się następującemi liczbami: rok 1928 — 38,0%, 1930 — 51,3%, 1931 — 63,2%, 1932 — 67,8%, wreszcie w roku 1933 —

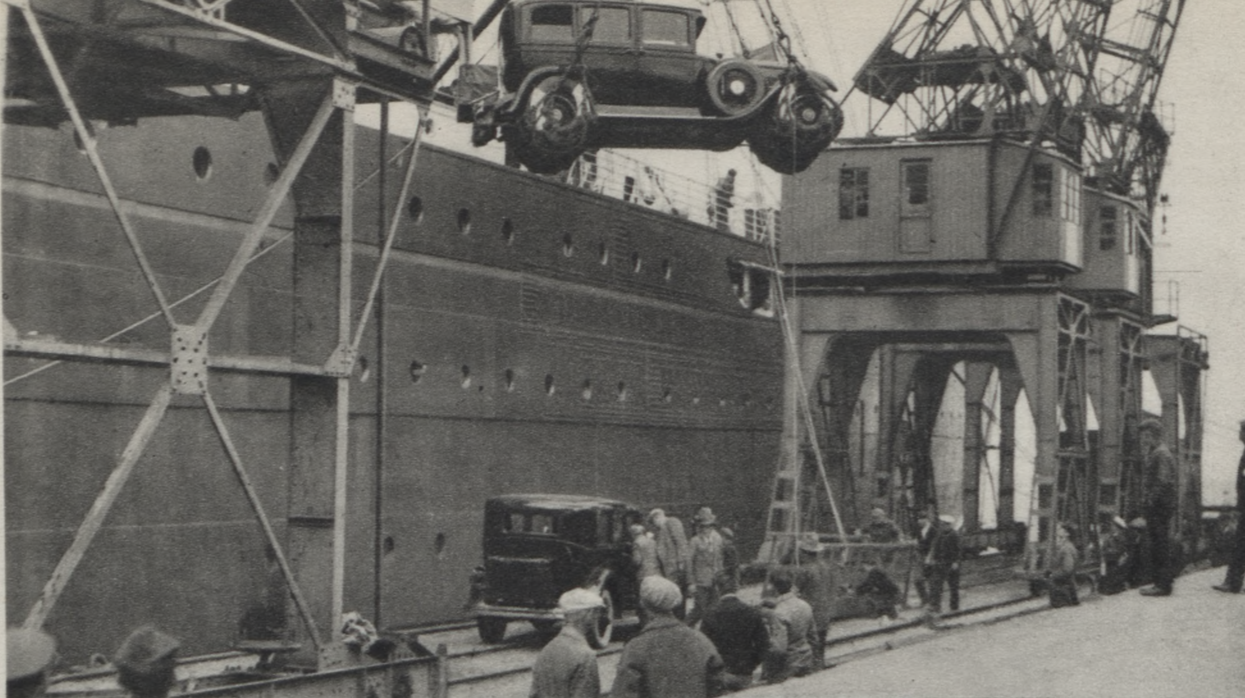
U GÓRY: 142. SZWEDZKI OKRĘT »HAMMAREN« PRZYCUMOWAŁ PRZED GDYŃSKĄ OLEJARNIĄ I WYŁADOWUJE NASIONA PALMY KOKOSOWEJ.

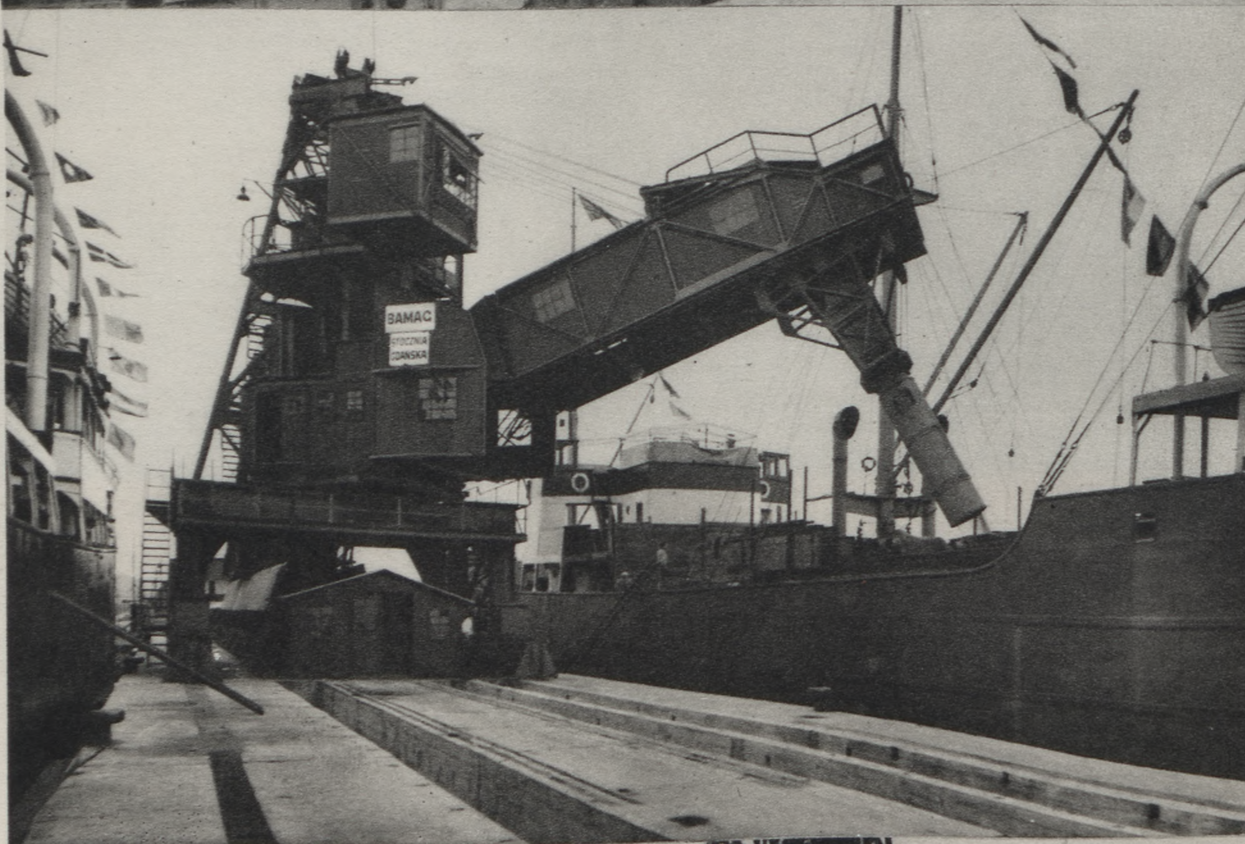


69,4% ogólnego obrotu polskiego handlu zagranicznego. Równolegle, chociaż mniej szybko, postępuje również wzrost udziału obrotów Gdyni i Gdańska w wartości polskiego handlu zagranicznego. W roku 1928 udział ten wynosił 26,5%, w roku 1932 zwiększył się do 42%, wreszcie w roku 1933 osiągnął prawie podwójny wzrost

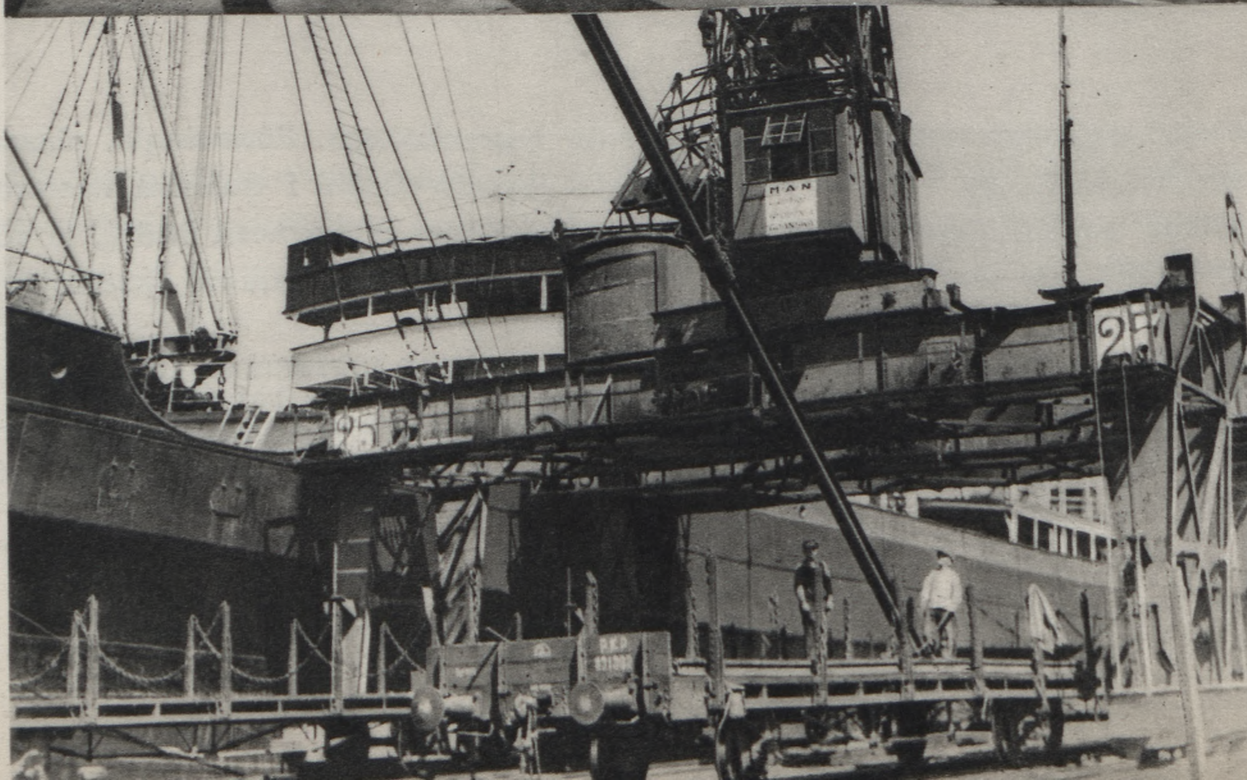
U GÓRY: 143. WIELKA LOKOMOTYWA, WYTWÓR POLSKIEGO INŻYNIERA I ROBOTNIKA, POCHWYCONA POTĘŻNEM RAMIENIEM DŹWIGU, WJEŻDŻA DO CIEMNYCH ŁADOWNI OKRĘTU. DZIESIĘĆ DNI KOŁYSANIA — I OTO SŁONECZNE MAROKKO, GDZIE ODTĄD WOZIĆ BĘDZIE SYNÓW GÓR I PUSTYNI.

OD GÓRY — WDÓŁ. ŁADUJEMY I WYŁADOWUJEMY: 144. SAMOCHODY.

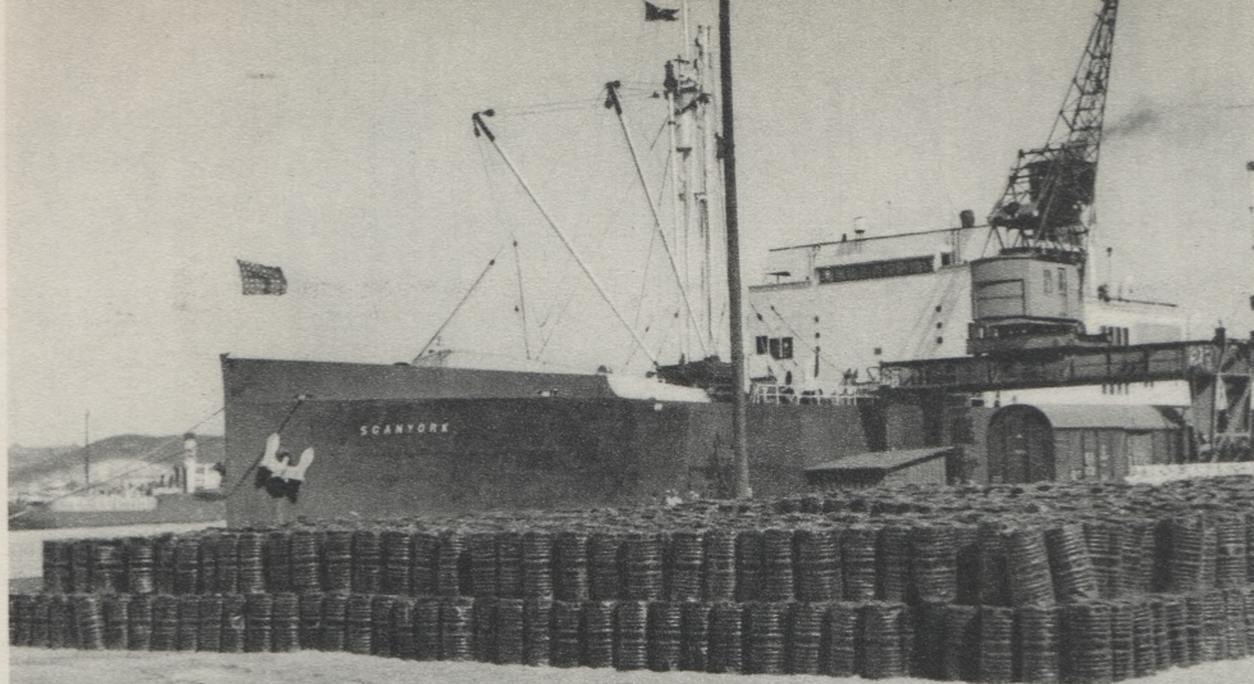




145. ZBOŻE.



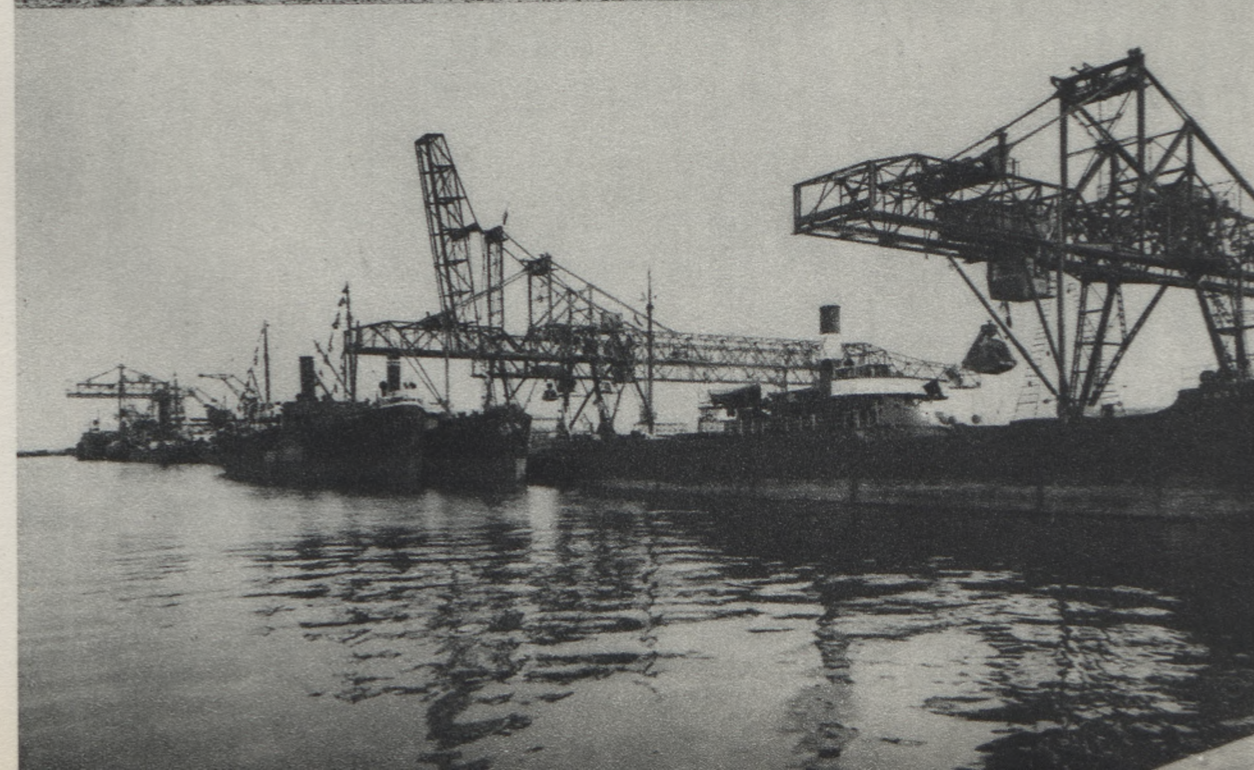
146. SZYNY.



147. OLEJ.



148. WĘGIEL.



149. I WĘGIEL.



150. NA MORZE!

NA PRAWO: 151-152-153-154. WNĘTRZE CHŁODNI I MAGAZYNÓW PORTOWYCH ZAWIERA PRODUKTÓW I TOWARÓW NA MILJONY ZŁOTYCH. BEKONY, BAWEŁNA, SIEMIĘ LNIANE, OWOCE ZGODNIE SĄSIADUJĄ.



w zestawieniu z rokiem 1928, i wynosił 52,9%. W liczbach bezwzględnych, przez porty polskiego obszaru celnego, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, przeszły w przywozie i wywozie następujące ilości towarów o wartości:

Rok	tysięcy tonn	miljony zł	Rok	tysięcy tonn	miljony zł
1928	10.066	1.556	1931	13.181	1.125
1929	11.045	1.626	1932	10.361	821
1930	11.529	1.393	1933	10.640	955

W CHWILI obecnej przez porty polskiego obszaru celnego są kierowane, poza takiemi artykułami masowemi, jak węgiel oraz drzewo i zboże — w wywozie, złom, rudy, piryty oraz fosforyty i żużle Thomasa — w przywozie, jeszcze następujące ważniejsze towary, w przeważnej części o charakterze drobnicowym: w wywozie — cukier, sól kuchenna, spirytus, bekony i wędliny, drób bity oraz jaja, dykty i meble gięte, produkty naftowe, sole potasowe i nawozy azotowe, wytwory naszego przemysłu hutniczego i metalowego, celuloza, papier oraz tkaniny, w przywozie: ryż surowy, który po przeróbce w gdyńskiej łuszczarni ryżu, nietylko zaspokaja potrzeby rynku wewnętrznego, lecz jest wywożony do krajów bałtyckich, a nawet do portów Europy Zachodniej; z innych artykułów towary kolonjalne, a w szczególności kawa, kakao i herbata, tytoń, owoce południowe, śledzie, tłuszcze zwierzęce i roślinne, skóry, nasiona oleiste, żywica, kauczuk, garbniki, miedź, wreszcie niezmiernie ważna grupa: bawełna, wełna i juta.

JEŻELI CHODZI o kierunki naszego handlu zamorskiego, to w wywozie pierwsze miejsce zajmują: Anglja, Szwecja, Danja, Francja, Belgja, Holandja i Norwegja. W przywozie na czele kroczy również Anglja, następnie idzie Ameryka Północna, porty azjatyckie, Południowa Ameryka, Holandja, porty afrykańskie, Szwecja, Danja i Holandja, w dalszej kolejności porty Oceanji i Ameryki Środkowej.

NIEZALEŻNIE od warunków natury zewnętrznej, które wpłynęły na rozwój marynizacji naszego handlu zagranicznego, oraz wysiłku organizacyjnego polskiego życia gospodarczego, na szczególne podkreślenie zasługuje jeszcze świadoma swego celu polityka rządowa. Jej wyrazem było stworzenie w Gdyni najbardziej nowoczesnych urządzeń portowych, rozbudowa i unowocześnienie portu gdańskiego, następnie przyczynienie się do powstania w portach polskiego obszaru celnego niezbędnej sieci linij regularnych oraz zabezpieczenie rozwoju obu portom przez właściwą politykę kolejową, celną i podatkową. O żywotności portów polskich świadczą rosnące ostatnio, i to bardzo wydatnie, przewozy tranzytowe, kierowane bądź z krajów lądowego zaplecza portów polskich, bądź też z przeładunkiem z innych, lub do innych portów morza Bałtyckiego. Powyższe objawy zdają się świadczyć o roli, jaka się otwiera przed portami polskiego obszaru celnego, jako ośrodkami handlowemi na Bałtyku. Biorąc też za podstawę liczby handlu zamorskiego zaplecza portów polskich w okresie poprzedzającym przesilenie gospodarcze, można przewidywać stały, stopniowy ich rozwój oraz zwiększenie się obrotów portowych do liczby 16—20 miljonów tonn rocznie.

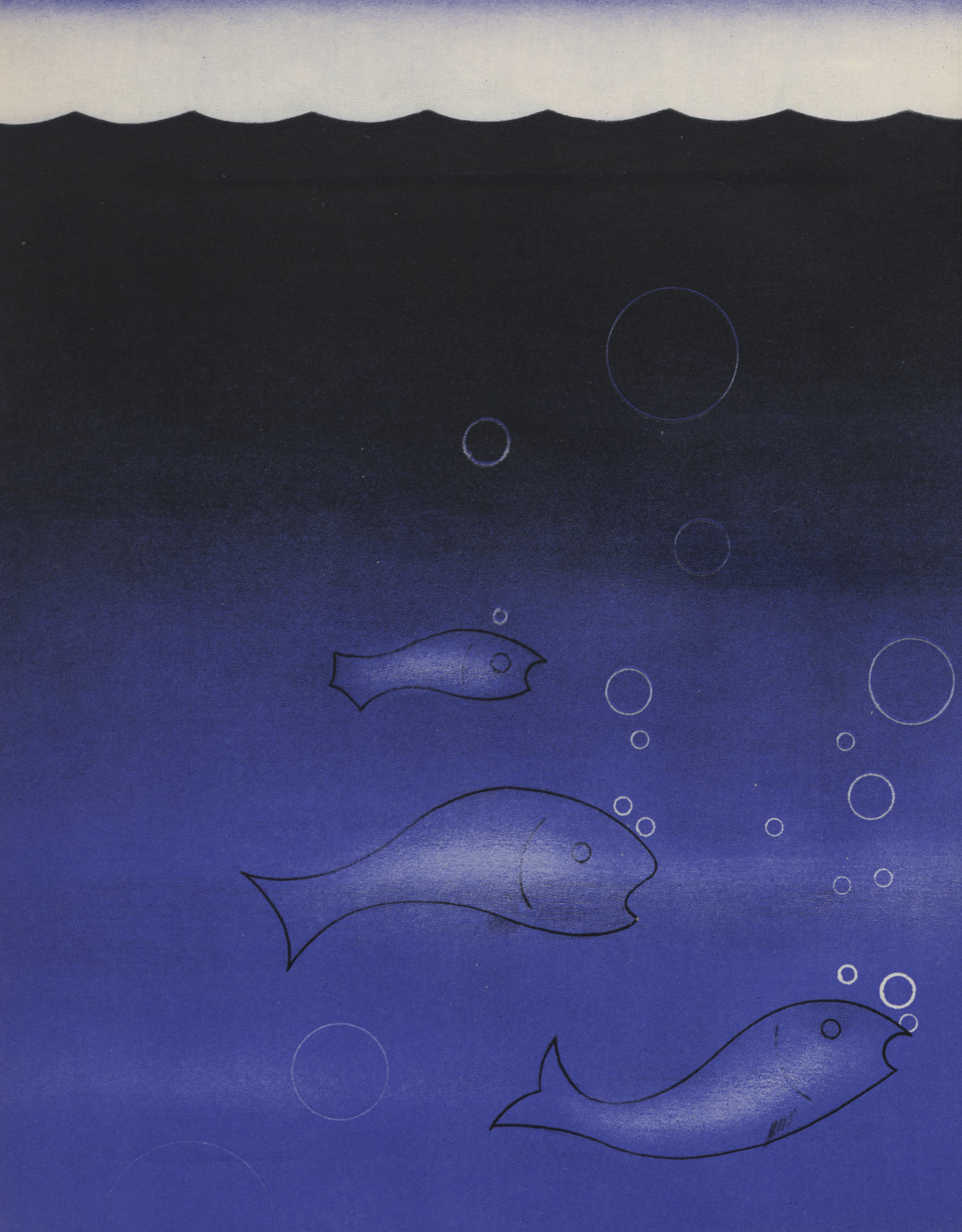
DR. ST. ZB. SZYSZKOWSKI

Ilustracja z prawej: Wywrotnica gdyńska ładuje węgiel

ATELIER GIRS BARCZ 1934.




TRITON



POLSKIE RYBACTWO MORSKIE

WSZELKIE przedsięwzięcie rybackie z istoty rzeczy jest zarazem przedsięwzięciem żeglarskiem. Narody, które dziś posiadają najbardziej potężne i zbytkowne olbrzymy morskie przechodziły i nadal przechodzą twardą szkołę rybacką. Morska potęga Francji wyrosła z »Proscription Maritime« — zrzeszenia rybackiego, powołanego do życia przez Ludwika XIV, a obejmującego całą ludność rybacką wybrzeży francuskich. Losy Wielkiej Brytanji ważyły się długo przed Trafalgarem, w krwawych potyczkach morskich pomiędzy rybakami szkockimi a holenderskimi, w walce o lepsze miejsca połowu śledzi.

DZISIEJSZA technika obrony wybrzeży w znacznej mierze posługuje się małemi statkami rybackiemi. W 1918 roku, po zakończeniu wojny światowej, admirał Jellicoe oznajmił, że Wielka Brytanja wygrała wojnę dzięki dryfterom i trawlerom rybackim, bez których pomocy flota nie mogłaby obronić się przed napadami łodzi podwodnych.

BISMARK rozpoczął budowę marynarki niemieckiej od osiedlenia w 1871 r. rybaków holenderskich na wybrzeżu niemieckiem. Przez wprowadzenie wzorów holenderskich i w dalszym ciągu — przez ochronną taryfę celną oraz wspomaganie dalekomorskich połowów Niemcy przyśpieszyli rozwój swego rybactwa, uważając je za podstawę swej ekspansji morskiej.

NIEINACZEJ postępują Niemcy dzisiejsze. Von Papen, podczas swego krótkiego kanclerstwa, zarządził budowę 100 dalekomorskich jednostek rybackich naraz. Hitler z żelazną planowością uprawia ochronną i ekspansywną politykę rybacką, wprowadzając nawet przymus spożycia ryb (»Fischtage«) celem zabezpieczenia zbytu produktów rybactwa.

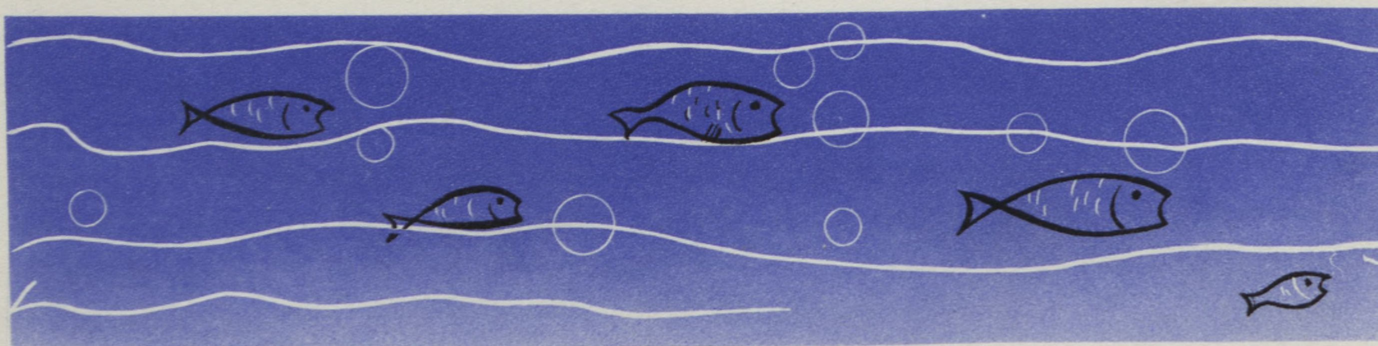
DZIAŁALNOŚĆ ta uwydatniła się przedewszystkiem na morzu Północnem — bogatszem w ryby i strategicznie dla Niemiec ważniejszem. Działalności tej nie było w okolicach Gdańska. Rybactwo pozostawało tu na niskim poziomie. Gdańsk był bodaj jedynym z większych portów niemieckich, który nie posiadał żadnych urządzeń, ułatwiających obrót rybami.

W CHWILI uzyskania wybrzeża przez Polskę stan posiadania rybactwa morskiego wyrażał się w ilości około 100 kutrów i łodzi motorowych z najsłabszemi silnikami oraz około 800 łodzi wiosłowo-żaglowych. Narzędzia łowu należały prawie wyłącznie do typu narzędzi biernych — sieci zastawne, więcierze-żaki, takle łososiowe i t. d. Rybak nie szukał ryby w morzu, lecz raczej wyczekiwał, aż ryby przyjdą do miejsc, gdzie ustawiono narzędzia łowu. W tych warunkach połowy zależą całkowicie od niezbadanych przyczyn, rządzących wędrówkami ryb. Statystyka połowów wykazuje znaczne wahania.

1921 r.	—	1.300.000 kg
1923 r.	—	1.120.000 «
1925 r.	—	1.497.000 «

RYBAK na polskiem wybrzeżu, za czasów niemieckich, jak i w pierwszych latach po odzyskaniu Pomorza, nie posiadał narzędzi potrzebnych do opanowania swego warsztatu pracy i był zdany na łaskę i niełaskę przypadku. Udzielanie pomocy polskiemu rybakowi zapoczątkował w 1922 r. Państwowy Bank Rolny, który udzielał pożyczek na potrzeby rybaków, a Morski Urząd Rybacki w Pucku — bezzwrotnych zapomóg, w wy-

padkach klęsk żywiołowych i strat w narzędziach. Zapomogi te nie przekraczały 20.000 zł. rocznie. Dla zachęcenia rybaków do dalszych podróży zostały wprowadzone premje za wyjazdy, trwające ponad 2 dni, oraz premje za niszczenie szkodników (morświnie). POMOC ta nie obejmowała jeszcze całości zagadnień rybactwa i nie posiadała jeszcze planu rozwiązania tych zagadnień. Przełomowe znaczenie mają dopiero lata 1927 i 1928, kiedy sprawy rybactwa morskiego przejęło Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a Morski Urząd Rybacki przeniósł się do Gdyni. W 1928 r. powstaje również Morski Instytut Rybacki w Gdyni, który jako instytucja społeczna, ma możność wpływania na sprawy rybactwa w wypadkach i w sposób niedostępny dla urzędów, przyczyniając się znakomicie do urzeczywistnienia planu rozbudowy rybactwa morskiego. Nie jest więc przypadkiem, że począwszy od 1927 r. statystyka połowów wyzbywa się swej przypadkowości i wykazuje nietylko stały wzrost, ale i ekspansję naszego rybactwa na wody poza Bałtykiem. STAŁY i ogromny wzrost połowów bałtyckich tłumaczy się zwiększeniem ilości kutrów i łodzi motorowych do prawie 150, stosowaniem coraz silniejszych motorów oraz wprowadzeniem włoka, jako czynnego narzędzia połowu, umożliwiającego wyzyskanie okresu szprotowego (zimowego), kiedy ławice szprotów posuwają się wzdłuż wybrzeża od strony Wielkiego morza i zapełniają zatokę Gdańską. Dawniej rybak czerpał z tego nadmiaru jedynie w wypadkach prawie bezpośredniego ocierania się ławic szprotowych o brzeg. Dziś rybak »przeszukuje« całą zatokę Gdańską włokiem i ugania się za ławicami po otwartem morzu. Nic więc dziwnego, że połów szprotów wynosił:



1920—1930 r.	— 431.000 kg	(przeciętnie)
1931 r.	— 4.087.100	«
1932 r.	— 5.433.200	«

JAK WYNIKA z powyższych liczb, wydajność połowu szprotów zwiększyła się przeszło dziesięciokrotnie. Wprowadzenie włoka szprotowego łączy się bezpośrednio z budową i rozdaniem na spłaty dzielniejszym rybakom większych kutrów z silnikami większej mocy (do 40 M. K.). Te większe i silniejsze kutry nadają się bowiem najlepiej do działania włokiem. Jednocześnie kutry tego typu umożliwiają dalsze wyjazdy — aż do brzegów Bornholmu, gdzie się znajdują bogatsze tereny połowu płastug (flonder). W ten sposób powstał nowy typ rybactwa »dalszego«. Należy zaznaczyć, że, począwszy od 1930 roku, zasiłki zwrotne na rozwój rybactwa zostają zuży-



U GÓRY: 158. SIECI O ZACHODZIE.

wane na budowę nowych kutrów, i że kutry te są wykonywane rękami polskiego rzemieślnika w Gdyni oraz poruszane silnikami warszawskiej fabryki »Perkun«. NALEŻY również podkreślić zjawisko, które nie zawsze daje się stwierdzić w innych krajach, że polscy rybacy, użytkownicy kutrów, wywiązują się dokładnie ze swych zobowiązań płatniczych. Świadczy to o trafnym wyborze ludzi przez Morski Urząd Rybacki oraz o solidności polskiego marynarza-rybaka, który dziś rekrutuje się nietylko z pośród ludności wybrzeża. Wytwarza się typ nowy, nadciągający ze wszystkich dzielnic kraju, niezwiązany rutyną przybrzeżnego rybołówstwa, nieraz nieświadomy niebezpieczeństw i trudów, które go czekają na otwartem morzu, a jednak znakomicie dający sobie radę dzięki połączeniu zalet wytrwałości w pracy i trafnej orjentacji. RYBACTWO uprawiają właściwie tylko wsie położone od strony zatoki. Od strony Wielkiego morza uprawianie rybactwa jest możliwe jedynie na małych łodziach, a to dlatego, że wybrzeże to nie posiada portów, które są konieczne do postojów większych kutrów i łodzi motorowych. Budowa chociażby jednego portu-schronu na Wielkiem morzu jest więc pilną potrzebą. ZALETY polskich pracowników morza są oceniane przez Holendrów, którzy zetknęli się z młodymi polskimi rybakami na statkach przedsiębiorstwa »Morze Północne«, poławiających śledzie u wybrzeży Anglji. Przedsiębiorstwo to, tak zwane »Mopol«, powstało w 1931 roku, dzięki początkowym zapomogom rządowym, które zostały udzielone


ZOFJA
GDYNIA
1931
GDY 83







NA LEWO: 159. DALEKOMORSKIE KUTRY RYBACKIE. — 160. REPERACJA SIECI. — 161. BECZKI SOLONYCH ŚLEDZI. — 162. »BÓR 6« NIE LĘKA SIĘ FALI I ZAWSZE WRACA Z POŁOWEM.

w 1931 i 1932 roku pod warunkiem wcielenia przez nie w życie szeregu postulatów dalekomorskiego rybactwa polskiego, między innemi również szkolenia i zatrudniania wzrastających z roku na rok polskich załóg oraz personelu brzegowego. Drugie towarzystwo dalekomorskich połowów, p. f. »Mewa«, powstało w 1933 r., uruchamiając 15 statków, już bez zapomóg rządowych. W ten sposób u wybrzeży Anglji, na międzynarodowych terenach śledziowych, 23 statki typu »lugra«, parowych i motorowych, łowią i solą śledzie pod polską banderą, zatrudniając częściowo już polską, częściowo jeszcze holenderską załogę.

POJEMNOŚĆ rynku polskiego na śledzie solone — pod względem spożycia śledzi jesteśmy po Niemcach na drugiem miejscu w Europie — daje wielkie możliwości rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Doświadczenie »Mopolu« i »Mewy« wykazuje znaczne trudności, organizacyjne i techniczne, dokonywania połowów na terenach międzynarodowych z powodu znacznej ich odległości od portów polskich. Trudności te jednak przezwyciężyć można, jak o tem świadczy przykład Niemiec, a ostatnio — Finlandji.

WZMAGAJĄCE się polskie rybactwo morskie ma to znaczenie gospodarcze, że odciąża nasz bilans handlowy od nadmiernego przywozu ryb oraz stwarza rybny przemysł przetwórczy, zatrudniający coraz większą ilość robotników. Rozwój rybactwa bałtyckiego, dostarczającego w coraz większych ilościach przedewszystkiem szprotów, wyraża się w powstawaniu wędzarni i fabryk konserw rybnych. Postęp w tym kierunku uwydatnia nast. zestawienie:

1929/30 r.	
przerobiono szprotów w oliwie półpuszek . . . . . . szt.	1.600.000
inne konserwy rybne wyjałowione	200.000
zatrudniono robotników . . .	1.450
1932/33 r.	
przerobiono szprotów w oliwie półpuszek . . . . . . szt.	4.750.000
inne konserwy rybne wyjałowione	950.000
zatrudniono robotników . . .	2.900

TAK OGROMNY wzrost spożycia szprotów w oliwie idzie w parze z wzrostem połowów na polskiem wybrzeżu i tłumaczy się tem, że polskie szproty w oliwie wypierają nietylko droższe konserwy zagraniczne — norweskie »sardynki« i ryskie stremlingi, ale również konserwy rybne, wytwarzane przez fabryki polskie z zagranicznego surowca. W związku z tem zjawiskiem odbywa się rozbudowa istniejących i powstawanie nowych fabryk konserw i wędzarń na wybrzeżu. Na miejsce jednej małej przetwórni ryb w Gdyni, firmy, pracujące dawniej w głębi kraju, budują obecnie dwie duże fabryki konserw. Przyciąga je obecność surowca na miejscu.

WĘDZARNIE w Helu, Jastarni, Kuźnicy, Pucku i Gdyni pracują w sezonie (listopad—marzec) na trzy zmiany, wytwarzając do miljona skrzyń szprotów wędzonych i zatrudniają do 2.400 robotnic i robotników. Wędzone szproty wypierają przygotowane z zagranicznego surowca piklingi. Rozwój rybactwa łączy się ściśle z rozwojem handlu rybnego.

Ilustracja z prawej: Port w Helu.

Atelier Jirs-Barcz. Warszawa 1934

Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa

Jirs-Barcz





163. WĘDZARNIE RYB W M. HELU.

Handel stanowi o tych urządzeniach rozdzielczych, których brak ubezwładnia wytwórczość. W tym celu powstała hala i chłodnia rybna, wzniesiona w porcie rybackim w Gdyni przed niespełna dwoma laty, a już dziś stanowiąca znaczny ośrodek handlu rybnego nietylko dla wybrzeża polskiego i polskiego zaplecza, ale częściowo i dla Gdańska.
WYBUDOWANA podług najnowszych wzorów hala i chłodnia rybna daje możność przechowywania i w razie potrzeby zamrażania ryb, co umożliwia skup i magazynowanie połowów, stwarzając stałe źródło zaopatrywania się w ryby dla kupiectwa i przemysłu przetwórczego. Fabryka sztucznego lodu, stanowiąca część składową chłodni, umożliwia uskutecznianie wysyłek ryb w opakowaniu z lodem. Hala i chłodnia rybna jest więc ośrodkiem, gdzie rybak zawsze znajduje zbyt swego połowu, a kupiec — materjał do nabycia.
OBLICZONA na potrzeby rybactwa wybrzeża polskiego hala i chłodnia rybna okazała się już dziś za mała, gdyż korzysta z niej nietylko rybak i handlarz krajowy, ale i importer zagraniczny. Śledzie świeże, sprowadzane z Norwegji, Anglji i innych krajów, przechodzą przez halę rybną w Gdyni, gdzie są przepakowywane i wysyłane wagonowo na rynki polskie. Coraz bardziej wzmaga się również wwóz śledzi solonych do Gdyni. Wytwarza się typ importera polskiego, który sprowadza śledzie bezpośrednio z zagranicy z pominięciem



164. F L O N D E R K I S I Ę S U S Z Ą.

U DOŁU: 165. PORT RYBACKI.



pośrednictwa gdańskiego. Zresztą i eksporter zagraniczny, doceniając zalety portu rybackiego w Gdyni, stara się o miejsce dla siebie. Wywołało to potrzebę budowy składów śledziowych. Dwa takie składy, pojemności do 16.000 beczek, zostały wybudowane na molo rybackiem dla potrzeb przywozu. Na molo rybackiem, dokoła hali i chłodni rybnej, z dnia na dzień wzmaga się ruch — niezawodna oznaka coraz ściślejszego zespolenia się Polski z morzem.

GRZEGORZ PIOTROWSKI.



166. SUSZĄ SIĘ SIECI.



167. NA MORZE.



168. POMYŚLNY WIATR.



169. PO POŁOWIE. — NA PRAWO: 170. WĘDZARNIA W KARWI.



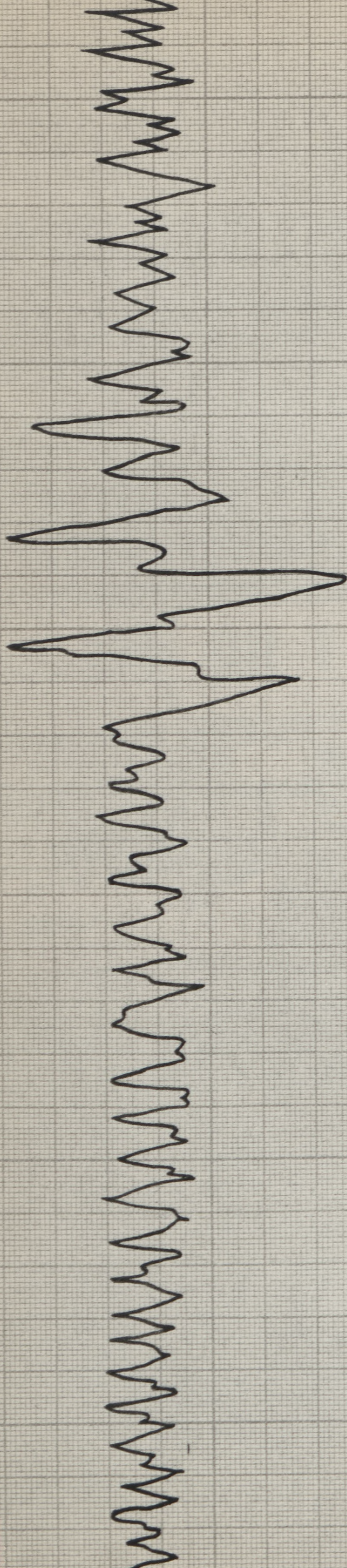




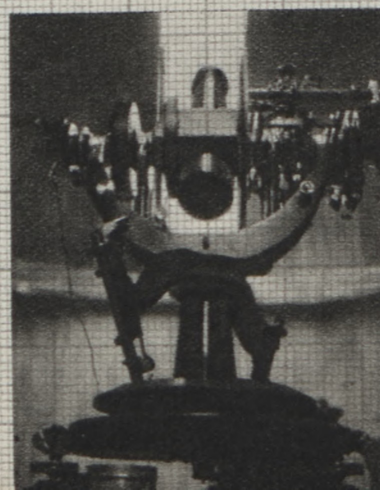




NA LEWO: 171. BASEN I MAGAZYNY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI. — NA PRAWO: 172. WYBIERANIE ŚLEDZI Z SIECI. — 173. CENNY ŁADUNEK TRANU. — 174. BECZKI Z TRANEM.



PLACÓWKI BADAWCZE



POLSKA, stając się państwem morskiem, wyzyskała swój dostęp do morza bardzo wszechstronnie, jakkolwiek nie wszystkie poczynania w tym kierunku znane są ogółowi jednakowo. O ile o wielkich zdobyczach gospodarczych w postaci rozszerzonej sieci kolejowej, łączącej kraj z morzem, i nowoczesnego portu gdyńskiego wiedzą wszyscy, o tyle mało znane są wysiłki polskie, zdążające do opanowania obcej nam doniedawna dziedziny morza od strony naukowej. Powinien nas napawać otuchą fakt, że wśród niesłychanych wysiłków przy tworzeniu Gdyni znalazło się miejsce dla trosk i zabiegów o ugruntowanie na naszem wybrzeżu placówek naukowych, umożliwiających już dzisiaj pracę badawczą w główniejszych dziedzinach oceanografji. Społeczeństwo polskie i jego czynniki kierownicze i pod tym względem zdały egzamin dojrzałości.

W CHWILI obecnej posiadamy na naszem wybrzeżu 2 instytucje naukowe: Stację Morską w Helu i Wydział Morski Państw. Instytutu Meteorologicznego. Jakim celom one służą, i jaki jest zakres ich działania? Stacja Morska, mająca swą główną siedzibę w Helu, ma za zadanie pogłębianie naszych wiadomości o świecie zwierząt i roślin, zamieszkujących wody Bałtyku.

W POMIESZCZENIU doraźnie przystosowanem do potrzeb pracy urządzono laboratorjum, zaopatrzone w niezbędne przyrządy (sieci, akwarja, mikroskopy, lupy, prądomierz, czerpacz mułu, czerpacze wody i t. p.), które umożliwiają personelowi stałemu oraz pracownikom przyjezdnym prowadzenie badań nad życiem organizmów morskich. O ile w laboratorjum Stacji Morskiej w Helu przedmiotem badań są wszystkie organizmy, żyjące w naszem morzu od najmniejszych do największych, to w Oddziale Rybackim Stacji, mieszczącym się w Gdyni, prowadzi się wyłącznie badania nad rybami użytkowemi, ważnemi pod względem przemysłowym, jako masowy przedmiot połowu naszych rybaków.

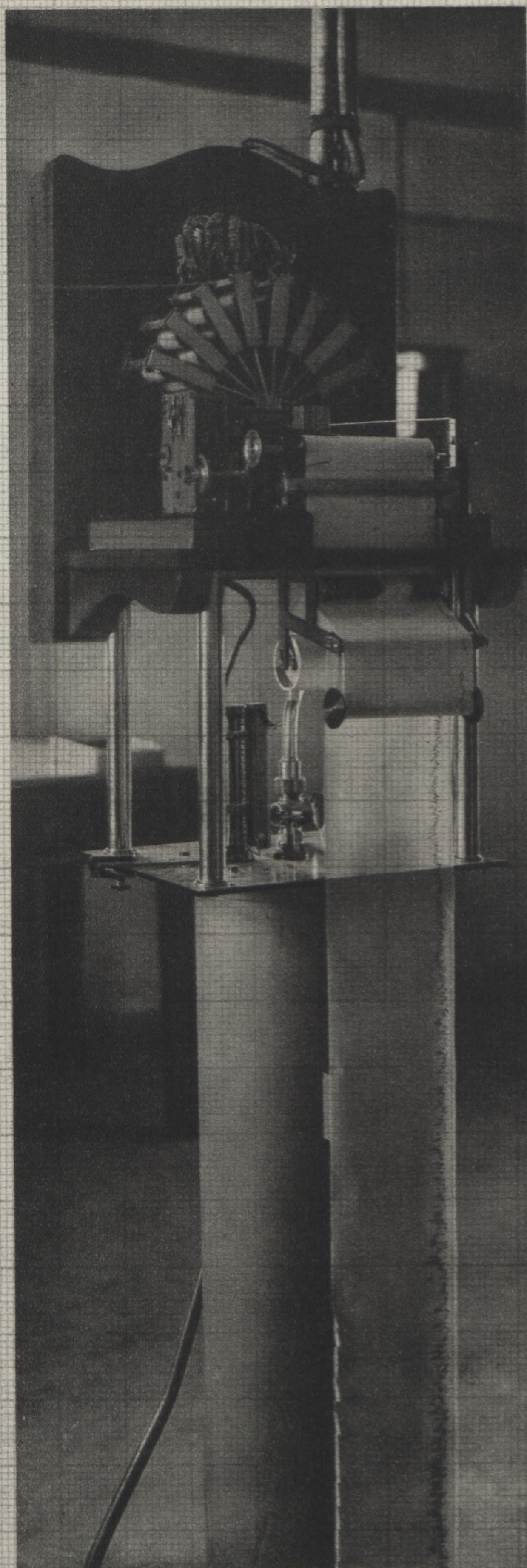
ZDAWAĆBY się mogło, że dla rybactwa praktycznego obojętną jest rzeczą istnienie innych zwierząt poza rybami użytkowemi, w rzeczywistości jednak tak nie jest. Ryba użytkowa wymaga pokarmu, który stanowią mniejsze od niej organizmy, bądźto inne ryby, bądź rozmaite bezkręgowce (skorupiaki, mięczaki, robaki i inne). Te zkolei żywią się roślinami, czy też mniejszemi od siebie zwierzętami lub padliną wszelkiego rodzaju. Jeśli wreszcie uwzględnimy, że ryba użytkowa w okresie młodocianym odżywia się ledwie widocznemi organizmami, znajdującemi się w morzu (zwanemi ogólnie »planktonem«), to łatwo dostrzeżemy, że rybostan użytkowy jest zależny od współistnienia z nim innych gatunków zwierzęcych oraz roślin. Te zaś nietylko służą za pokarm organizmom zwierzęcym, ale jednocześnie stanowią jeden z ważnych czynników zaopatrywania wody w tlen, bez którego życie w wodzie wogóle jest niemożliwe. Uwagi te wskazują, że badania naukowe nad życiem roślin i gatunków zwierzęcych, nie mających bezpośredniej wartości użytkowej dla człowieka, są niezmiernie ważne, stanowią bowiem konieczną podstawę celowej gospodarki





w dziedzinie przemysłu morskiego. Wzgląd ten miał rozstrzygające znaczenie przy ustalaniu zakresu prac Stacji Morskiej, której program obejmuje zarówno badania ogólnobiologiczne, jak i badania rybackie stosowane. Stacja Morska posiada niezbędne środki przewozowe w postaci łodzi wiosłowej, żaglowej i kutra motorowego, umożliwiających prowadzenie badań zarówno przybrzeżnych, jak i na odleglejszych obszarach Bałtyku. Poza stałym personelem Stacji Morskiej, z laboratorjum stacyjnego korzystają liczni, zwłaszcza w okresie miesięcy letnich, badacze przyjezdni. W tym okresie szczupłe pomieszczenia stacyjne wrą życiem, skupiając przedstawicieli polskiej biologji wszystkich ośrodków naukowych kraju.
BADANIA naukowe nie wyczerpują działalności Stacji Morskiej. Odbywają się tu bowiem w ciągu miesięcy letnich kursy wakacyjne dla studentów uniwersytetów naszych, celem zaznajomienia ich z fauną Bałtyku, zagadnieniami biologji morza i sposobem połowów morskich. Tę dydaktyczną działalność Stacji uzupełnia muzeum, gdzie każdy może się zapoznać z główniejszymi przedstawicielami fauny Bałtyku.
INSTYTUCJE naukowe z całej Polski coraz częściej zwracają się do Stacji po materjał morski, niezbędny im czyto do celów badawczych, czy dydaktycznych. Polska, należąc do związku międzynarodowego, mającego na celu badanie naukowe mórz w ujęciu najogólniejszem (Conseil permanent international pour l'exploration de la mer), posiada w Stacji Morskiej organ wykonawczy do wypełniania zadań, jakie ta międzynarodowa współpraca na państwo

nasze nakłada w zakresie morskich badań biologicznych. O ile w zakresie morskich badań biologicznych Stacja Morska staje się ośrodkiem skupiającym zainteresowania polskiego świata przyrodniczego, to podobną rolę, choć na terenie innych zagadnień, spełnia druga placówka badawcza na naszem wybrzeżu, mianowicie Wydział Morski znanego powszechnie w Polsce Państwowego Instytutu Meteorologicznego. WYDZIAŁ ten, którego praca bezpośrednio jest zużytkowywana przez liczne instytucje gospodarcze, doczekał się już w 1930 roku własnego gmachu, odpowiednio przysposobionego do potrzeb pracy badawczej. Niema w Gdyni popularniejszego gmachu, niż gmach PIM-u, ku któremu zwracają się co godzina oczy tysięcznych rzesz, by stwierdzić według świetlnych sygnałów, podawanych z wieży obserwacyjnej, dokładność własnych zegarków. Ta sama wieża obserwacyjna jest również celem niespokojnych spojrzeń wszystkich rybaków i żeglarzy, wyjeżdżających na morze — w obawie czy nie ujrzą na niej ostrzegawczej kuli, zapowiadającej wichurę. Poza centralą w Gdyni Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego ma szereg posterunków obserwacyjnych w różnych punktach wybrzeża: w Helu, Karwi, Rozewiu, Chłapowie, Kuźnicy, Jastarni, Juracie, Pucku, Czarnym Młynie i Oksywiu. Najważniejszym z tych posterunków jest Stacja Magneto-Meteorologiczna w Helu. Zadaniem Wydziału Morskiego jest zaspokojenie licznych potrzeb praktycznych życia bieżącego, zgłaszanych przez naszą marynarkę, lotnictwo, administrację portu, służbę zdrowia i t. p. Do rzędu prac, zaspaka-

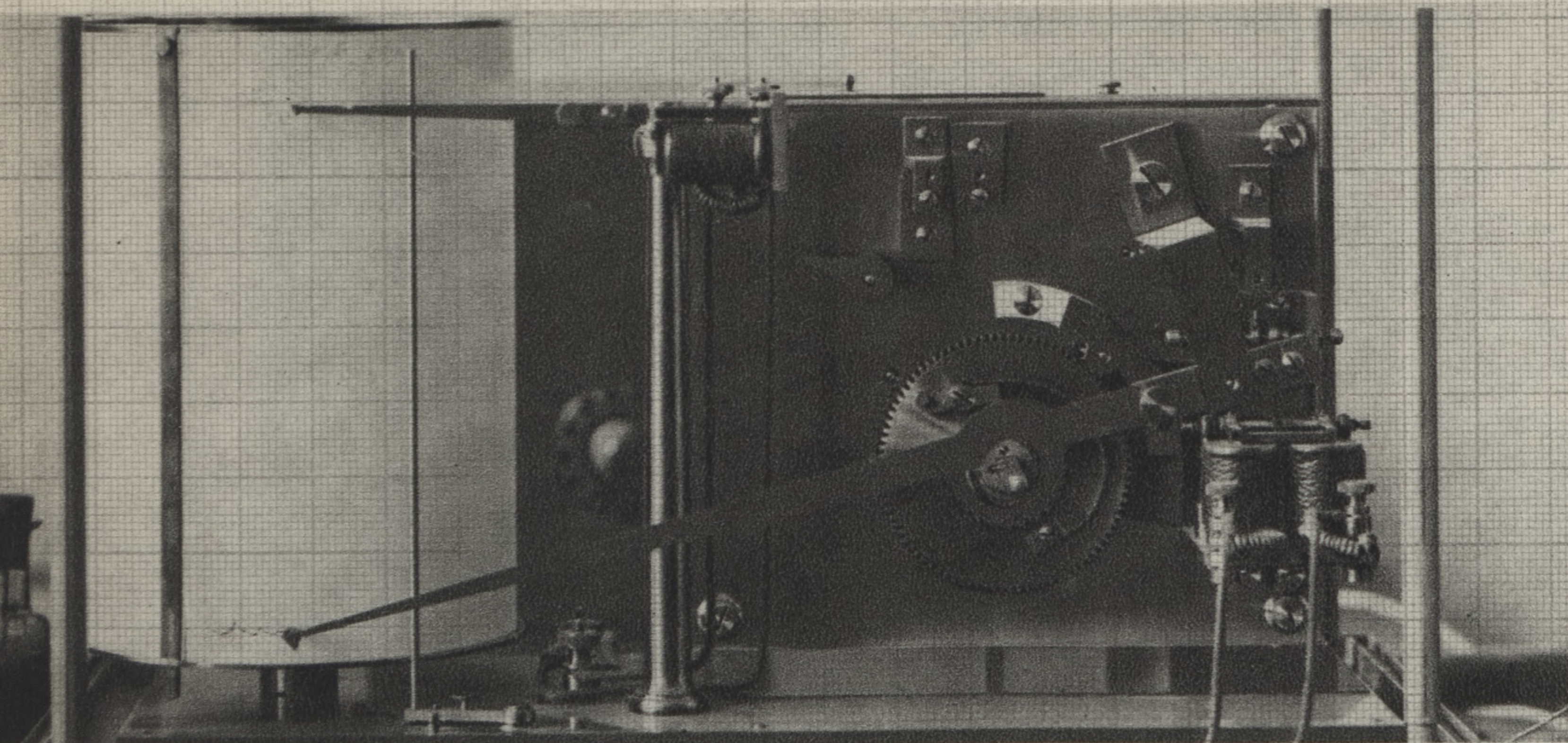


Atelier Girs-Barcz. Warszawa 1934

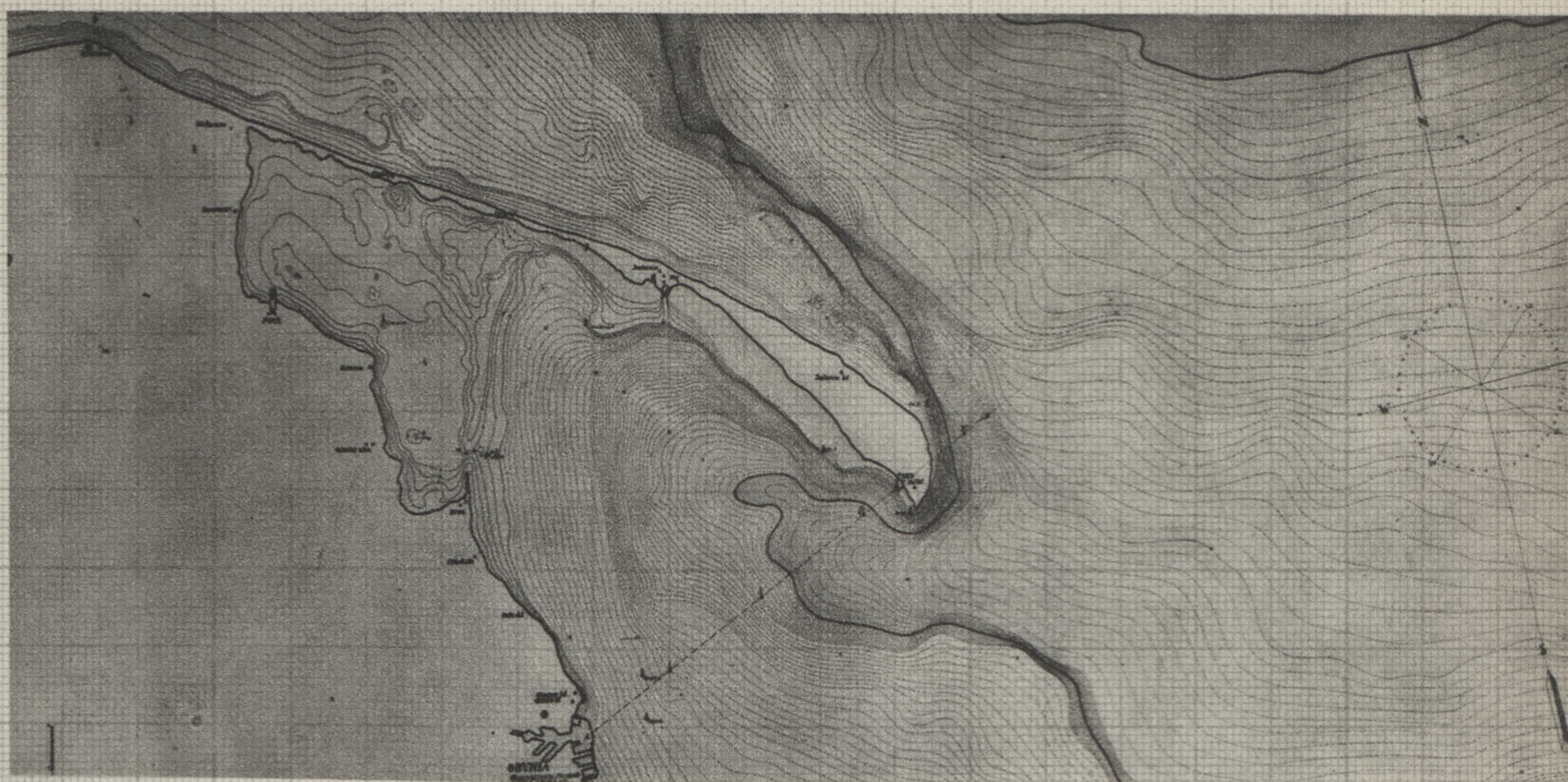
Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa.

Girs-Barcz





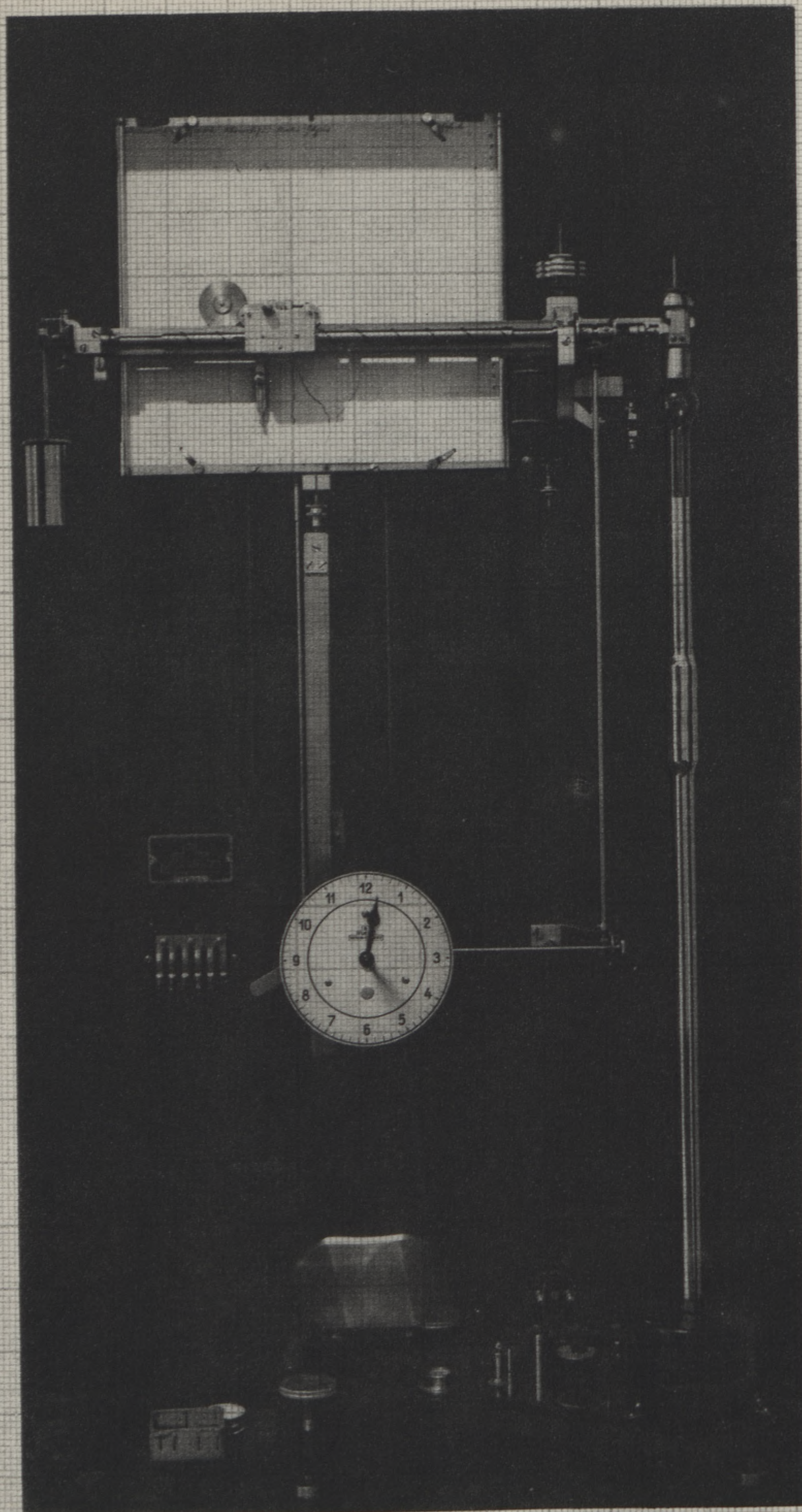
jających te potrzeby, należą oprócz wspomnianej już służby czasu, prognozy meteorologiczne i służba ostrzegawcza, prognozy pogody na linjach lotniczych, sprawdzanie przyrządów nautycznych (kompasy, sekstansy, chronometry i inne). Prócz tej działalności praktycznej Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego uprawia również działalność mniej widoczną, ale niemniej ważną, mianowicie badawczo-naukową. Gromadzi zbierane systematycznie obserwacje z zakresu meteorologji, magnetyzmu, hydrologji, które są stopniowo opracowywane i umożliwią w przyszłości wyjaśnienie wielu pytań, dotychczas przez naukę nierozwiązanych. W roku 1933 oprócz czynnych już dawniej działów meteorologicznego, synoptycznego, aerologicznego, magnetycznego, kartograficznego i astronomicznego uruchomiony został dział hydrologiczny, przez co zakres badań Wydziału Morskiego został rozszerzony na zmiany fizyczne i chemiczne wody morskiej pod wpływem ogólnych warunków klimatologicznych. DZIĘKI zabiegliwości Dyrekcji Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Warszawie, znajdującej się w rękach p. dr. Lugeona, ta nadmorska placówka została wyposażona zasobnie w urządzenia i przyrządy naukowe, co umożliwia jej tę wielostronną działal-



ność, jaką Wydział Morski już dzisiaj uprawia. Ale nie należy zapominać, że nawet najlepsze przyrządy naukowe nie mają wartości bez człowieka, który się niemi posługuje. Są one zazwyczaj tylko dodatkiem do tych wartości, jakie przedstawia badacz. To też stale rozszerzający się zasięg pracy, wykonywanej przez Wydział Morski zadziwić może każdego, kto wie, że zaledwie 14 pracowników z kapitanem Dłuskim na czele stanowi personel stały tej placówki, której liczne czynności muszą być wykonywane nietylko we dnie, ale i w nocy, nietylko w dzień powszedni, ale i w dni świąteczne.

WYDZIAŁ Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego współpracuje stale z międzynarodowemi organizacjami, zajmującemi się badaniami magnetyzmu ziemi (centrala: obserwatorjum w Bilt w Holandji), oraz wyznaczeniem długości geograficznych (Union astronomique internationale des longitudes w Paryżu). Powstanie i szybki rozwój omówionych tutaj instytucyj naukowych pozwala wierzyć, że nasze wybrzeże przyczyni się nietylko do podniesienia naszego życia gospodarczego, lecz że wniesie jednocześnie nowe pierwiastki do dziedziny polskiej twórczości naukowej.

M. BOGUCKI



STR. 181: 175. TEODOLIT UNIWERSALNY »ASCANIA«.

STR. 183: 176-177. GŁĘBIE POLSKIEGO MORZA KRYJĄ W SOBIE WIELE CIEKAWYCH RZECZY. OTO KUTER BADAWCZY I JEGO ZAŁOGA PRZY PRACY.

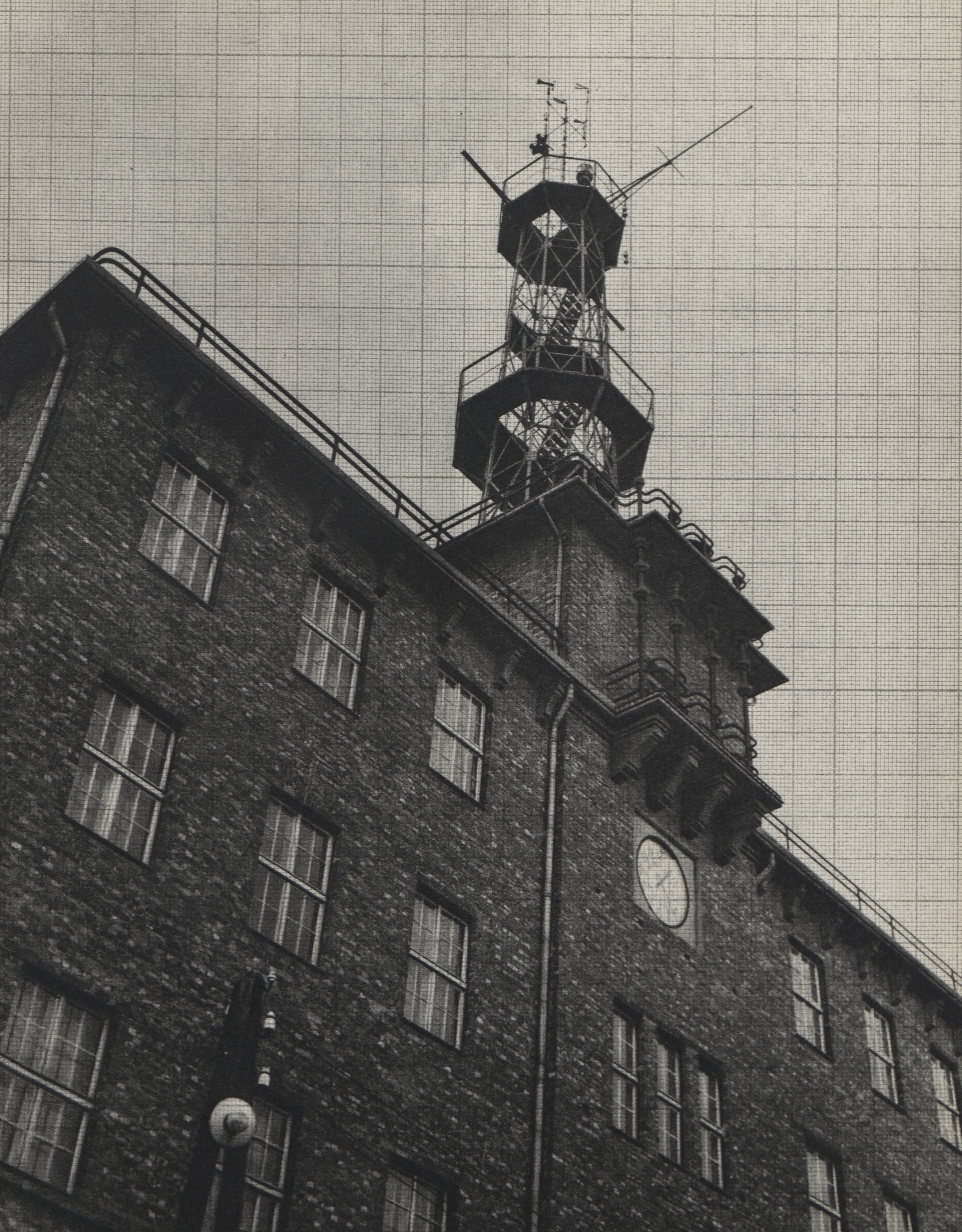
STR. 184: 178. BAROGRAF RTĘCIOWY FUSSA.

STR. 185: 179. ANEMOGRAF STEFFENS-HEDDE TYP IV.

STR. 186: 180. MAPA GŁĘBOKOŚCI MORSKICH W ZATOCE POLSKIEJ.

NA LEWO: 181. ANEMOCINEMOGRAF RICHARDA.

NA PRAWO: 182. WIEŻA POLSKIEGO INSTYTUTU METEOROLOGICZNEGO GÓRUJE NAD GDYNIĄ, CZUWAJĄC NAD LOSEM ŻEGLARZY.



LIGA MORSKA i KOLONJALNA



183. GENERAŁ DYWIZJI GUSTAW ORLICZ DRESZER, INSPEKTOR ARMJI, JEDEN Z PIERWSZYCH PIONIERÓW POLSKIEGO RUCHU NIEPODLEGŁOŚCIOWEGO, PAŃSTWOWOTWÓRCZEGO, MORSKIEGO I KOLONJALNEGO. PREZES LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ, DLA KTÓREJ ROZWOJU POŁOŻYŁ OLBRZYMIE ZASŁUGI.

„Morze jest najważniejszym czynnikiem naszego rozwoju. Ku niemu idziemy nietylko całą siłą rozumu, opartego o ścisły rachunek ekonomiczny, ale i całą tęsknotą naszej zbiorowej duszy narodowej, która o stulecia za późno przekonała się, że narodowi sam ląd nie wystarcza".

Zdzisław Dębicki – „Powitanie morza".

NOWA POLSKA z ogromnym zapałem i rozmachem wzięła się do odrabiania zaniedbań i grzechów przeszłości na odcinku morskim. Z jakimś manjackim uporem zabraliśmy się do prac, które w oczach ludzi trzeźwych uchodziły dotychczas za nieziszczalne mrzonki. SPOŁECZEŃSTWO wyczuło odrazu, że nie można zwalać wszystkich spraw na barki rządu Rzeczypospolitej, że musi powstać organizacja społeczna, która stanie na straży spraw morskich, otoczy ten mały skrawek naszego wybrzeża morskiego serdeczną i troskliwą opieką. To też w zaraniu niepodległości powstaje Towarzystwo »Bandery Polskiej«, przekształcone następnie na Ligę Morską i Rzeczną, która zkolei przed czterema laty stała się Ligą Morską i Kolonjalną. Tak jak Liga Obrony Powietrznej Państwa objęła całość spraw, związanych z lotnictwem, obroną przeciwlotniczą i przeciwgazową, jak Polski Czerwony Krzyż stanął do walki z wszelkiemi klęskami żywiołowemi, tak Liga Morska i Kolonjalna ujęła w krąg swych zainteresowań sprawy, związane z innym żywiołem, jakim jest woda.

LIGA Morska i Kolonjalna jest dziś jedyną w Polsce organizacją społeczną, grupującą najszersze masy, która postawiła sobie za zadanie uświadomienie całego narodu, wszystkich obywateli w Polsce — o znaczeniu wód śródlądowych, naturalnych i sztucznych, o znaczeniu morza dla Państwa, o tem, że jest ono istotnie źródłem siły i potęgi Rzeczypospolitej. Liga Morska i Kolonjalna jest tą organizacją, która krzewi ideologję morską, rozpowszechnia wśród najszerszych mas społeczeństwa hasła stworzenia siły na morzu, wszechstronnego wykorzystania własnego wybrzeża morskiego i sieci wód śródlądowych, nawiązania jak najściślejszej łączności między macierzą a miljonowemi rzeszami naszego wychodźtwa. Cele, jakie nakreśliła sobie Liga Morska i Kolonjalna, zmierzają do uczynienia z państwa polskiego — wielkiej Rzeczypospolitej, silnej gospodarczo, zapewniającej pomoc i opiekę kolonistom polskim na drugiej półkuli, wciągającej w krąg swych wpływów wszystkich Polaków, przebywających poza granicami państwa, gwarantującej wszystkim swym obywatelom dobrobyt i ład społeczny. Praca to wielka, wymagająca dużego wysiłku i wielu, wielu lat wytężonej i ofiarnej pracy. Otuchą napawać może zdumiewający wprost rozwój Ligi, która — mimo ostrego przesilenia gospodarczego — wykazuje ciągły rozrost liczebny i obejmuje coraz to nowe dziedziny pracy. Świadczy to o wielkiej żywotności organizacji, oraz o wzrastającej z dnia na dzień popularności głoszonych przez nią haseł. Niech zaświadczą o tem suche liczby: w dniu 1 kwietnia 1932 roku ilość oddziałów wynosiła niespełna 200, a na 1 kwietnia 1933 roku oddziałów czynnych było już 434, oraz około 60 w stanie organizowania się. Od tej chwili rozwój Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbywa się w podobnem tempie, a okres ostatni — po »Święcie Morza« w r. 1933 — znamionuje jeszcze większy rozmach. W chwili obecnej Liga ma 720 oddziałów i ponad 200.000 członków. W niektórych okolicach kraju rozwój organizacji poszedł tak daleko, że istnieją ogniwa organizacyjne nietylko w miastach powiatowych, ale we wszystkich gminach miejskich i wiejskich. Do szeregów Ligi garnie się nietylko inteligencja, ale również robotnicy, włościanie, młodzież szkolna, a nawet mniejszości narodowe. Jest to objaw niezmiernie dodatni i wysoce pożądany, świadczący o tem, że stajemy się naprawdę państwem i narodem morskim.

W DZIAŁALNOŚCI swej Liga wykroczyła już dawno poza granice Rzeczypospolitej, wciągając do organizacji ludność polską, zamieszkałą na obczyźnie, zrzeszając ją w oddziały Przyjaciół Morza Polskiego, bądź w oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Wymienić tu należy kilkanaście bardzo ruchliwych oddziałów w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, oddziały w Ameryce Południowej, Australji, Francji, Czechosłowacji, Mandżurji a nawet w Niemczech. Placówki te szerzą skutecznie propagandę morza polskiego, torują drogi przemysłowi i wytwórczości polskiej zagranicą, a jednocześnie prowadzą wytrwałą i energiczną działalność przeciwko wszelkim zakusom na nasz dostęp do morza.

LIGA MORSKA i Kolonjalna jest organizacją społeczną, apolityczną, grupującą ludzi dobrej woli, stojących na gruncie ideologji organizacji. Żadnych ograniczeń — ani w stosunku do wieku, ani w stosunku do wyznania, czy narodowości członków — Liga nie stosuje. Członkowie ci dzielą się na kilka rodzajów: 1) członkowie honorowi — są to osoby wybitnie zasłużone, wybrane przez Walny Zjazd Delegatów, 2) dożywotni — wpłacający jednorazowo co najmniej jeden tysiąc złotych, 3) protektorzy — wpłacający 30 złotych wpisowego oraz 120 złotych rocznie, 4) opiekunowie — wpłacający 15 złotych wpisowego i 60 złotych rocznie, 5) rzeczywiści: a) zwyczajni — 1 złoty wpisowego i 1 złoty składki miesięcznej, b) popierający — 1 złoty wpisowego i 50 groszy składki miesięcznej, 6) członkowie zbiorowi — bez wpisowego, 10 groszy składki miesięcznej.

Z CZYNNEGO i biernego prawa wyborczego korzystają wszyscy członkowie Ligi, z wyjątkiem: a) małoletnich, oraz b) członków zbiorowych, w imieniu których występują delegaci, po jednym od każdej rozpoczętej dziesiątki. Członkowie rzeczywiści Ligi Morskiej i Kolonjalnej otrzymują

bezpłatnie oficjalny organ Ligi — miesięcznik »Morze« w stosunku 1 egz. za każdą złotówkę składki miesięcznej, Członkowie zbiorowi otrzymują bezpłatnie miesięcznik popularny »Polska na morzu«. Liga obejmuje cztery szczeble organizacyjne, są to — oddziały, obwody, okręgi i władze centralne. Oddział jest podstawową jednostką organizacyjną Ligi. Każdy członek Ligi musi mieć określoną przynależność do jednego z oddziałów, ponieważ są one ogniwem, wyłącznie uprawnionem do pobierania składek członkowskich. Oddział zrzesza członków tej samej miejscowości i może posiadać wydzielone koła oraz placówki zamiejscowe. Oddział może powstać tam, gdzie zgłasza przystąpienie do organizacji co najmniej dwadzieścia osób na członków rzeczywistych (łącznie z protektorami, dożywotnimi i opiekunami). Każdy nowopowstający oddział musi być zatwierdzony przez Zarząd Główny Ligi. Dwudziestu członków zbiorowych może utworzyć tylko koło, przynależne do najbliższego oddziału. Obwód jest to władza, obejmująca wszystkie oddziały na obszarze jednego miasta, jednego powiatu, lub kilku powiatów. Do powstania obwodu wymagane jest istnienie 5 oddziałów z tysiącem członków co najmniej. Ma on za zadanie uzgadnianie prac poszczególnych oddziałów, zapoczątkowywanie nowych ogniw organizacyjnych, pomaganie słabszym oddziałom oraz reprezentowanie organizacji wobec władz powiatowych. Okręg obejmuje wszystkie oddziały i obwody na terenie jednego województwa. Zadaniem okręgów jest ustalanie planu pracy oddziałów i obwodów w ramach programów wydanych przez władze centralne, kierowanie pracami oddziałów i obwodów oraz współpraca z władzami wojewódzkiemi. Okręg powstaje tam, gdzie na obszarze jednego województwa powstała znaczniejsza









OD GÓRY: 184. CO ROK 29 CZERWCA ODBYWA SIĘ W GDYNI UROCZYSTOŚĆ ŚWIĘTA MORZA. WRĘCZANIE ADRESU PANU PREZYDENTOWI RZECZYPOSPOLITEJ. — 185. PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ Z ADMIRAŁAMI ŚWIRSKIM I UNRUGIEM. — 186. PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ NA POKŁADZIE O. R. P. »MEWA«. — 187. P. PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ NA TRYBUNIE NADMORSKIEJ.









ilość oddziałów i obwodów. Na zasadzie postanowienia zarządu głównego zadania okręgu może pełnić jeden z obwodów, a nawet jeden z oddziałów na obszarze danego województwa. Władze centralne stanowią: 1) walny zjazd delegatów, 2) rada główna, 3) zarząd główny, 4) główna komisja rewizyjna. Rada główna, wybierana przez walny zjazd delegatów, składa się z 60 członków. Co 2 lata połowa rady ustępuje drogą losowania, a zjazd wybiera na ich miejsce nowych członków. W skład rady głównej wchodzą z urzędu wszyscy prezesi zarządów okręgów, lub ich pełnomocnicy. Rada główna jest instancją nadzorczą w stosunku do zarządu głównego, któremu nakreśla ogólne wytyczne w zakresie działalności programowej i finansowej. ZARZĄD główny wybiera rada główna na przeciąg 2 lat z pośród tych członków rady, którzy mieszkają w Warszawie, lub w najbliższej okolicy. Zarząd składa się z 15 członków i 7 zastępców. Zarząd gł. kieruje pracami Ligi, uwzględniając poszczególne szczeble organizacyjne. Jako ciała pomocnicze i opinjodawcze istnieją przy zarządzie głównym cztery wydziały, obejmujące poszczególne działy pracy. Są to wydziały: 1) propagandy marynarki wojennej, 2) morski, 3) kolonjalny, 4) żeglugi śródlądowej. Wspomniane wydziały dzielą się zkolei na sekcje, obejmujące poszczególne zagadnienia. Wydział propagandy marynarki wojennej posiada sekcje: ogólną, propagandową, zbiórki. Wydział morski — sekcje: żeglugi morskiej, portową, socjalną, zaplecza portowego, rybacką, gdańską i opieki wybrzeża. Wydział kolonjalny — sekcje: północno-amerykańską, południowo-amerykańską, afrykańską, palestyńską, ekspansji gospodarczej, biologji i higjeny kolonjalnej, mandatową, ludnościową i kadrową. Wydział żeglugi śródlądowej — sekcje: budowy dróg wodnych i eksploatacji dróg wodnych. Prócz wydziałów istnieją przy zarządzie głównym 2 działy: 1) organizacyjno-propagandowy i 2) turystyczno-wycieczkowy, oraz 3 samodzielne komisje: 1) wydawnicza, 2) dla spraw młodzieży i 3) międzyzwiązkowa

komisja sportów wodnych. Do technicznego wykonywania swych prac programowych oraz do prowadzenia biurowości i rachunkowości organizacji zarząd główny posiada biuro. FUNDUSZE zwykłe organizacji, przeznaczone na wydatki związane z normalnemi pracami Ligi, a w szczególności z pracami propagandowemi, naukowo-wydawniczemi, organizacyjnemi oraz z administracją — składają się: ze składek członkowskich, darowizn, zapisów, subwencyj, dochodów z nieruchomości, odsetek od kapitałów, dochodów, przedsiębiorstw, wydawnictw i t. p. Prócz funduszów zwykłych istnieją przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej dwa fundusze osobne, nie wchodzące w skład majątku organizacji, a mianowicie Fundusz Obrony Morskiej i Fundusz Akcji Kolonjalnej. Fundusz Obrony Morskiej, mający charakter dobra publicznego, jest przeznaczony przedewszystkiem na budowę okrętów marynarki wojennej. Funduszem tym rozporządza prezes Rady Ministrów na wniosek ministra spraw wojskowych po wysłuchaniu opinji zarządu funduszu. Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej została przekazana Lidze przez rząd Rzeczypospolitej z chwilą zniesienia dawnego Komitetu Floty Narodowej. Liga podjęła się tej zbiórki bezinteresownie, dając rękojmię, że Fundusz Obrony Morskiej nie będzie obciążony żadnemi kosztami propagandowemi i administracyjnemi. Fundusz Akcji Kolonjalnej jest przeznaczony na cele planowej działalności kolonizacyjnej za oceanem, oraz polskiej przedsiębiorczości kolonjalnej. Fundusz ten, gromadzony przez Ligę na warunkach podobnych do zbiórki na rozbudowę marynarki wojennej, ma na celu uzyskanie obszarów za oceanem, celem zapewnienia narodowi niczem nieskrępowanej ekspansji ludnościowej i gospodarczej.









Z LEWEJ STRONY OD GÓRY: 188. ALE NIETYLKO ŚWIĘTUJE GDYNIA. CAŁA POLSKA OBCHODZI RÓWNIEŻ ŚWIĘTO MORZA. PIOTRKÓW WYLEGA NA ULICE. — 189. W BARANOWICZACH KAWALERJA WITA DZIAŁACZY MORSKICH. — 190. TŁUMY ZBIERAJĄ SIĘ W PŁOCKU PODCZAS DEFILADY. — 191. POLONJA Z CHICAGO NIE POZOSTAJE WTYLE. — Z PRAWEJ STRONY OD GÓRY: 192. AKADEMJA W ŁODZI JEDNOCZY WSZYSTKIE STANY. — 193. W GIMNAZJUM WŁADYSŁAWA IV (WARSZAWA). — 194. GDAŃSK DEFILUJE W GDYNI. — 195. KAJAKI, ŻAGLÓWKI, MOTORÓWKI PŁYNĄ DO GDYNI.









KOŃCZĄC ten zarys celów, zadań oraz organizacji Ligi Morskiej i Kolonjalnej, należy stwierdzić, że Liga jest organizacją żywą. Hasła jej przeniknęły już do najszerszych mas ludności, znajdując oddźwięk, budząc w społeczeństwie głębokie umiłowanie morza polskiego. Jest to dopiero pierwszy etap drogi — wślad za sentymentem musi przyjść realny czyn, gdyż — jak powiedział prezes zarządu głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer — »Morze nie dość jest kochać — trzeba umieć niem władać«.

CZESŁAW ZAGÓRSKI

OD GÓRY: 196. GENERAŁ ORLICZ-DRESZER W DRODZE DO GDYNI LĄDUJE W PŁOCKU. — 197. CO TO JEST TORPEDA? (WYKŁAD NA WYSTAWIE MORSKIEJ). — 198. KATOWICE ZORGANIZOWAŁY WYSTAWĘ MORSKĄ. — 199. INOWROCŁAW URZĄDZIŁ SPECJALNY OBCHÓD. — Z PRAWEJ STRONY: 200. KAWALERJA DEFILUJE NA ŚWIĘCIE MORZA W 1934 ROKU PRZED GENERAŁEM ORLICZ-DRESZEREM, PRZECHODZĄC WPŁAW.









OD GÓRY: 201. ŚWIĘTO MORZA. — 202. OBÓZ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W JASTARNI. — 203. PRZYSTAŃ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W BRASŁAWIU.

Rezolucja

ZJEDNOCZENIE POLSKO NARODOWE W BROOKLYNIE, N. Y., NA NADZWYCZAJNEM ZEBRANIU ZARZĄDU CENTRALNEGO PRAGNĄC WYRAZIĆ SWÓJ GŁĘBOKI HOŁD I CZEŚĆ DLA

Generała Gustawa Orlicz-Dreszera

UCHWALIŁO REZOLUCJĘ TREŚCI NASTĘPUJĄCEJ:

Temu

KTÓRY OD NAJMŁODSZYCH SWYCH LAT PIELĘGNOWAŁ GŁĘBOKO W SERCU IDEAŁY NARODOWE.

KTÓRY BYŁ PRZYKŁADEM DLA MŁODZIEŻY SZKOLNEJ JAK PRZYGOTOWYWAĆ SIĘ DO PRACY DLA OJCZYZNY.

KTÓRY NA PIERWSZY ZEW UKOCHANEGO KOMENDANTA RZUCA OBCE BARWY I PRZEZ WROGIE SZEREGI PRZEDZIERA SIĘ DO LEGJONÓW ABY POD ZNAKIEM ORŁA BIAŁEGO WALCZYĆ ZA WOLNOŚĆ POLSKI.

KTÓRY ZA SWE WIELKIE ZASŁUGI ZDOBYTE W WALKACH O OSWOBODZENIE OJCZYZNY, POWOŁANY ZOSTAŁ DO NAJWYŻSZYCH ZASZCZYTÓW I DOSTOJEŃSTW.

KTÓRY W CHWILACH GROŹNYCH DLA POLSKI STAJĘ U BOKU BUDOWNICZEGO OSWOBODZONEJ OJCZYZNY I OCHRANIA JĄ OD ROZKŁADU ZABURZEŃ WEWNĘTRZNYCH.

KTÓRY REPREZENTUJĄC W AMERYCE BOHATERSKĄ ARMJĘ POLSKĄ I JEJ TWÓRCĘ MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO, BUDZI DUCHA NARODOWEGO, POUCZA JAK PRACOWAĆ DLA MACIERZY, A DROGIE TĘ WSKAZÓWKI BĘDĄ DLA POLONJI AMERYKAŃSKIEJ ŚWIETLANYM DROGOWSKAZEM PRZYSZŁYCH PRAC —

ZJEDNOCZENIE POLSKO NARODOWE WYRAŻA NAJWYŻSZY HOŁD I CZEŚĆ.

Generał Gustaw Orlicz-Dreszer

JEDEN Z NAJDZIELNIEJSZYCH SYNÓW POLSKI— NIECH ŻYJĘ





204. ZLOT MŁODZIEŻY, KTÓRY ODBYŁ SIĘ W GDYNI W R. 1934, ZGROMADZIŁ NAD MORZEM TO, CO KRAJ MA NAJDROŻSZEGO: ZASTĘPY CHWACKICH JUNAKÓW I RUMIANYCH DZIEWCZĄT, W OBECNOŚCI PANA PREZYDENTA WIERNOŚĆ MORZU ŚLUBOWAĆ PRZYBYŁYCH.



POLSKI SPORT MORSKI

»Jachting współczesny w najgłębszych swych założeniach jest tęsknotą człowieka do czegoś lepszego, a nieznanego, do horyzontów szerokich, a tajemnych; jest zarazem żądzą walki bezkrwawej, w której groźnym przeciwnikiem człowieka jest on sam w swej własnej osobie, a żywioł rozhukany jest tylko terenem i zarazem narzędziem walki«.

M. ZARUSKI

GDY W PAMIĘTNYM 1920 ROKU »z cudownego losów zrządzenia« powróciła Polska na jałowe wybrzeże, spoglądaliśmy na groźne, niepojęte morze ze łzami radości. Witaliśmy je, jak kogoś drogiego, a nieznanego. Chwila była wielka, osobliwa. Odrodzona Polska brała ślub z morzem. Początki polskiego żeglarstwa? Szczupłe grono marynarzy z flot całego świata, garść żeglarzy wzrosłych w obcych klubach — oto wszystko. Poza nieliczną grupą ludzi, pełnych bezinteresownej miłości morza, dosłownie nic. Nawet tak bogata mowa polska nie miała wyrazów, któremi mogłaby wypowiedzieć pojęcia obce duszy Polaka. Dziś, gdy morze jest dla nas rzeczą realną i żywą, trudno sobie uprzytomnić, jak wielkie trudności piętrzyły się przed pionierami sportu morskiego. To co dziś jest oczywiste, było doniedawna zupełnie niezrozumiałe. Sport żeglarski był symbolem zbytku — rozrywką rozkapryszonych miljonerów. Ten pogląd polegał na głęboko zakorzenionem nieporozumieniu. Należało zatem zacząć od podstaw.
PIERWSZE kluby i sekcje żeglarskie powstają wewnątrz kraju, w Warszawie i Chojnicach. Głównym ośrodkiem jest Wojskowy Klub Wioślarski (obecnie Oficerski Yacht Klub R. P.).
ZJAWIAJĄ się pierwsze, często pierwotne, jachty rzeczne, starzy żeglarze z klubów jachtowych ryskich, leningradzkich, odeskich wtajemniczają pełną zapału młodzież w tajniki sztuki żeglarskiej. W pismach zaczynają się ukazywać artykuły propagandowe i techniczne.
NA MORZU natomiast, poza statkami rybackiemi, próżnoby szukać żagla. Wprawdzie Liga Morska i Rzeczna usiłuje rozbudzić ruch żeglarski na wybrzeżu, urządzając corocznie regaty wioślarsko-żeglarskie, lecz startują w nich nie sportowcy, lecz zawodowi marynarze i rybacy. Widowiska te nie budzą zresztą żadnego zajęcia wśród licznych przybyszów, patrzących na morze wyłącznie pod kątem »plaży«. Sportowa bandera zjawia się na Bałtyku 5. VIII. 1923 r., kiedyto do regat Ligi Morskiej i Rzecznej stanęły jachty rzeczne z Warszawy i Chojnic. I te regaty nie wzbudziły zainteresowania społeczeństwa. Co gorzej, uczestnicy zrażeni trudnościami (niemożność dostarczenia jachtom koniecznej opieki), postanowili na przyszłość zaniechać udziału w podobnych przedsięwzięciach. Nad morzem zapanowała znów długa cisza.
TYMCZASEM w Warszawie szczupłe grono żeglarzy, z niestrudzonym Antonim Aleksandrowiczem na czele, tworzy mocne ramy organizacyjne, pracując pilnie nad stworzeniem statutów, regulaminów, instrukcyj, przepisów i polskiego słownictwa żeglarskiego.
W 1924 ROKU uczestniczy Polska (inż. E. Bryzemajster) w zawodach monotypów na olimpjadzie paryskiej, zdobywając na 15 uczestników 9 miejsce. W tymże roku powstaje w Warszawie Yacht Klub Polski. Pierwszym komandorem zostaje gen. bryg. Marjusz Zaruski, którego osoba jest żywym sztandarem polskiego żeglarstwa. Nie wyszedł z klubów, jak inni. Z potrzeby duszy, z tęsknoty za »światłem i ruchem«, jeszcze jako student opłynął na rosyjskich statkach wody Dalekiego Wschodu, pełniąc służbę prostego marynarza.
ZESŁANY do Archangielska, zdał egzamin i został kapitanem brygu »Nadzieja«. W walce z oceanem Lodowatym kształtowała się jego bujna osobowość. On to, twórca polskiego alpinizmu i narciarstwa, staje się również twórcą polskiego jachtingu morskiego. Już w czasie wojny, jakby w przeczuciu swego posłannictwa, dłonią zgrubiałą od ułańskiej szabli, pisze na postojach »Współczesną żeglugę morską« — pierwszy polski podręcznik żeglarski.

ORĘDOWNIK »sportów niebezpiecznych«, które są najlepszą szkołą tęgich charakterów, chce wyrwać młodzież żeglarską z wiślanego »przedszkola«. Zasiedziałą na lądzie umysłowość Polaka pragnie pozbawić tradycyjnej obawy przed morzem. Drażni go nieporadność, mierzi fakt, że w cztery lata po zajęciu wybrzeża niema ani jednego polskiego jachtu. Obojętny jest mu cały obrządek sportu — walczy o treść, a nie o formę. W bierne społeczeństwo rzuca swe artykuły — odezwy, pełne wewnętrznego przekonania i uczucia. Wierzy w słuszność sprawy, o którą walczy. Wie, że to, co inne narody zdobywają powolną pracą, Polak umie przebyć z ułańską fantazją — skokiem. Boi się, by morska idea żeglarska nie osiadła na wiślanych mieliznach. Nie chce, aby hasłem polskiego żeglarstwa miały się stać słowa Sebastjana Klonowicza: »Chwal morze, a sam pływaj po świadomej rzece znajomej«.

»JESTEŚMY narodem odważnym, — pisze — nie przystoi więc nam, w swych poczynaniach żeglarskich, trwać wiecznie w obrębie widzenia czujnego pilota i na pomoc z brzegu rozliczać! Wprost idźmy na morze! Pełne, otwarte, a liczmy na własne siły, własną przezorność, czujność, a przedewszystkiem zdolność wytrwania! Taka szkoła jachtingu jest nam potrzebna, na inną czasu nie mamy!« I wreszcie obojętność została zwycięsko przełamana. Od 1925 roku, gdy na wodach polskich zjawiły się pierwsze jachty »Witeź« i »Carmen«, kroczy żeglarstwo polskie ciągle naprzód, rosnąc w siłę.

SUCHA kronika najlepiej mówi o tempie rozwoju jachtingu. Rok 1925. Yacht Klub Polski kupuje statek szkolny »Gryf« oraz wyścigowego »Witezia«. Spółka dr. Jan Fiszer z Krakowa i dr. Czarnowski z Wilna nabywa jednocześnie jol »Carmen«. Gen. Zaruski płynie na »Witeziu« do Szwecji, jest to pierwsza samodzielna podróż polskiego jachtu.

ROK 1926 jest dowodem »zaraźliwości« dobrego przykładu. »WITEŹ« odbywa dwie podróże, »Carmen« odwiedza Kopenhagę, Oslo. Jeden z pionierów żeglarstwa, dr. L. Szwykowski, na wiślanej joli »Doris« z załogą, złożoną z trojga swych dzieci od lat 11 do 17, wędruje z Warszawy przez Szczecin do Kopenhagi i zpowrotem. Szalony ten wyczyn znajduje głośny oddźwięk w prasie skandynawskiej i amerykańskiej, budząc podziw dla polskiej bandery.

W STOLICY zawiązuje się 9 maja Polski Związek Żeglarski (Polish Yacht Racing Union). Ukazują się pierwsze regulaminy i pierwsze jachty rzeczne polskiej konstrukcji inż. A. Aleksandrowicza. Rok 1927 prócz szeregu podróży przynosi nową zdobycz. Yacht Klub Polski organizuje »Kursy wiedzy żeglarskiej« w zakresie potrzeb kapitana jachtowego.

ROK 1928: Yacht Klub Polski do celów szkolenia na morzu zakupuje »Junaka« oraz powołuje do życia Oddział Morski w Gdyni, którego komandorem zostaje W. Butkis. Na IX olimpjadzie amsterdamskiej zajmuje Polska 17 miejsce na 20 startujących.

W 1929 ROKU dojrzewa myśl gen. Zaruskiego powołania do życia »Ośrodka morskiego Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego«. Opracowano program i zakupiono 6 szkolnych jachtów. »Ośrodek« uruchomiono w lipcu 1930 r. w Jastarni. Przeszkolił on w pierwszym roku istnienia 45 harcerzy i 40 jachtsmanów. Zasłużona Spółka Czarnowski-Fiszer nabywa jacht »Jurand«, na którym odbywa podróż do Stockholmu.

W R. 1931 »Junak« z uczestnikami »Ośrodka« odwiedza Bornholm i Göteborg, a jesienią, pod komendą komandora Filanowicza, niesie polską banderę do Londynu, Calais i Amsterdamu.

Ilustracja kolorowa z prawej: Jachty ośrodka morskiego P. U. W. F. i P. W.


ATELIER GIRS-BARCZ
1934





205. GENERAŁ MARJUSZ ZARUSKI—TWÓRCA I PIONIER POLSKIEGO ŻEGLARSTWA MORSKIEGO.



206. SZLUZA GDAŃSKA ROI SIĘ OD »WODNIAKÓW«, KTÓRZY WISŁĄ SPŁYNĘLI DO BAŁTYKU.



207. STRUDZONY WĘDROWIEC WYPOCZYWA W CIENIU POLSKIEGO ŻAGLA.



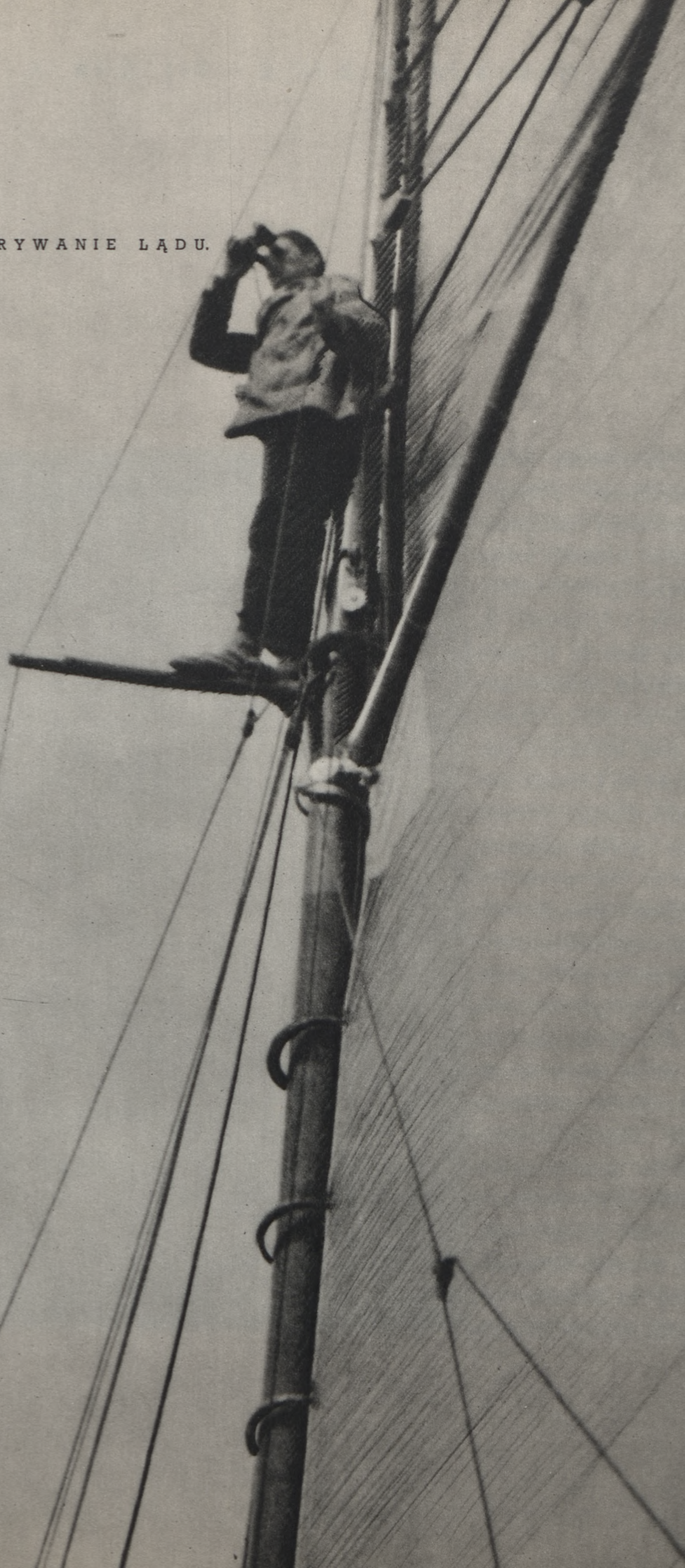
208. SYRENA NA BUGSZPRYCIE »MOHORTA«.



209. SAMOTNY ŻEGLARZ NA ŁODZI BEZPOKŁADOWEJ »DORIS«, P. L. SZWYKOWSKI PRZEPŁYNĄŁ NA BORNHOLM.

U DOŁU: 210. »TEMIDA II« — JACHT OŚRODKA MORSKIEGO





211. WYPATRYWANIE LĄDU.

212. NA POKŁADZIE »JUNAKA«.

W ROKU 1932 Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego otrzymuje z rąk sądowników polskich wspaniały dar w postaci jachtów szkolnych »Temida I« i »Temida II«. OFICERSKI Yacht Klub R. P. zakupuje w tych samych celach »Mohorta«. W lipcu eskadra z 3 wielkich jachtów, pod komendą gen. Zaruskiego, płynie do Szwecji. »Temida II« odwiedza Danję i Szwecję z załogą żeńską (prócz kapitana). »Jurand« wychodzi na morze Północne, aż po Bergen. Oficerski Yacht Klub Rzeczypospolitej Polskiej otwiera swój Oddział w Gdyni. Do istniejących organizacyj przybywa nowa: »Akademicki Związek Morski«, stawiająca sobie obok celów sportowych cele wychowawczo-społeczne. WRESZCIE rok 1933. »Ośrodek« morski przechodzi pod komendę Kierownictwa Marynarki Wojennej. Akademicki Związek Morski zakupuje 7 jachtów, tworząc największą flotę akademicką na Bałtyku. Przy wydatnem poparciu Ligi Morskiej



213. »O K O« C Z U W A.



i Kolonjalnej Akademicki Związek Morski zorganizował w Jastarni międzynarodowe obozy morskie dla Polaków z kraju, emigracji oraz cudzoziemców: Czechów, Węgrów, Bułgarów i t. d. Zimą A. Z. M. prowadził teoretyczny kurs wiedzy żeglarskiej. Propagandzie haseł AZM-u służy kwartalnik »Szkwał«. NAJPOTĘŻNIEJSZĄ organizacją żeglarską w Polsce jest jednak harcerstwo wodne. Zrzesza ono (1933 r.) w 305 zastępach ponad 5.000 harcerzy, z tego ponad 400 wyszkolonych instruktorów. Jednolity system szkolenia, oparty o wydane w r. 1930 przepisy organizacyjne harcerstwa wodnego, daje wspaniałe rezultaty. Od 1928 roku, kiedy to harcerze polscy zdobyli po raz pierwszy na jez. Balaton mistrzostwo skautowe świata w żeglarstwie, aż po rok 1933 prymat w żeglarstwie skautowem należy do Polski. Pokazy wodne z okazji IV Jamboree w Gödölö na Węgrzech były wspaniałą rewją dorobku naszego harcerstwa. Po la-



214. »KAPRYS« PŁYNIE NA ZACHÓD.

tach pracy na morzu, w ramach Ośrodków P. U. W. F. i P. W. w Gdyni, harcerze od 1934 r. powołują własny Ośrodek w Jastarni, wyposażony we własny tabor szkolny w postaci dużego pełnomorskiego jawla i 10 jachtów przybrzeżnych. Własny jacht szkolny kupują również harcerki. Poważnym dorobkiem mogą się wykazać również akademicy, zgrupowani w Yacht Klubie Akademickiego Związku Sportowego oraz świeżo stworzony Oddział Morski Związku Strzeleckiego. Rok 1933, jest rokiem wielkich wyczynów żeglarskich. YACHT Klub Polski urządza w dniu Święta Morza, przy udziale 9 jachtów, pierwsze regaty morskie Gdynia — Bornholm — Gdynia. Po raz pierwszy wychowankowie poprzednich Ośrodków odbywają samodzielne podróże (»Temida II« do Oslo). Na czoło należałoby jednak wysunąć wyczyn jachtu »Dal«, żeglującego pod banderą Oficerskiego Yacht Klubu R. P. z załogą: por. A. Bohomolec (właściciel), J. Śmiechowski i J. Witkowski. Jacht »Dal« w 95 dni odbył podróż z Gdyni na Bermudy (6.100 mil), wychodząc zwycięsko z walki z cyklonem, jaki spotkał jacht na Atlantyku. W roku bieżącym jacht »Dal« dotarł do Nowego Yorku, skąd odpływa na ocean Spokojny.



NIEMNIEJSZEGO czynu dokonał 22-letni harcerz gdyński, Władysław Wagner, który jadąc małemi etapami, w ciągu roku podróży, opłynął na jachcie »Zjawa« zachodnią Europę i Afrykę po Dakar, przebył w 45 dni południowy Atlantyk (Dakar-Belem) i wędrując wzdłuż wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej dotarł do Panamy. Tutaj buduje nowy jacht, celem ukończenia podróży naokoło świata. TE dwa wyczyny najwyższej klasy zamykają pierwsze dziesięciolecie polskiego jachtingu. ŻEGLARSTWO w postaci żeglarstwa kajakowego dotarło do najdalszych zakątków kraju. Kpt. Konrad Prószyński na kajaku żaglowym dopłynął morzem do Kopenhagi, a dr. Wacław Korabiewicz z pod Karpat do Aten. Państwo i społeczeństwo docenia dziś rolę jachtingu. Prezydent, prof. Ignacy Mościcki, jest honorowym komandorem Yacht Klubu Polski. Dwa najbardziej zasłużone kluby: Yacht Klub Polski i Oficerski Yacht Klub R. P. mają prawo używania bandery wojennej Rzeczypospolitej. Żeglarstwo polskie posiada bogatą literaturę fachową i niezbędne na pokładzie podręczniki żeglarskie.

U GÓRY: 215. NIETYLKO Z WIATREM MA DO CZYNIENIA ŻEGLARZ MORSKI — KARTOFLE TAKŻE, NIESTETY, SKROBAĆ TRZEBA.









Z LEWEJ STRONY: 216. CÓŻ PIĘKNIEJSZEGO JAK ŚNIEŻNOBIAŁA SYLWETA »TEMIDY I«, PRUJĄCEJ FALE BAŁTYKU. — OD GÓRY: 217. WSPANIAŁY SZKUNER SZKOLNY »HARCERZ«, NABYTY PRZEZ HARCERSKIE DRUŻYNY ŻEGLARSKIE, PRZYGOTOWUJE SIĘ DO DALEKICH WYPRAW. — 218. KORZYSTAJĄC Z CISZY MORSKIEJ ZAŁOGA ZAŻYWA KĄPIELI NA ŚRODKU BAŁTYKU. — 219. FLOTA AKAD. ZW. MORSK.





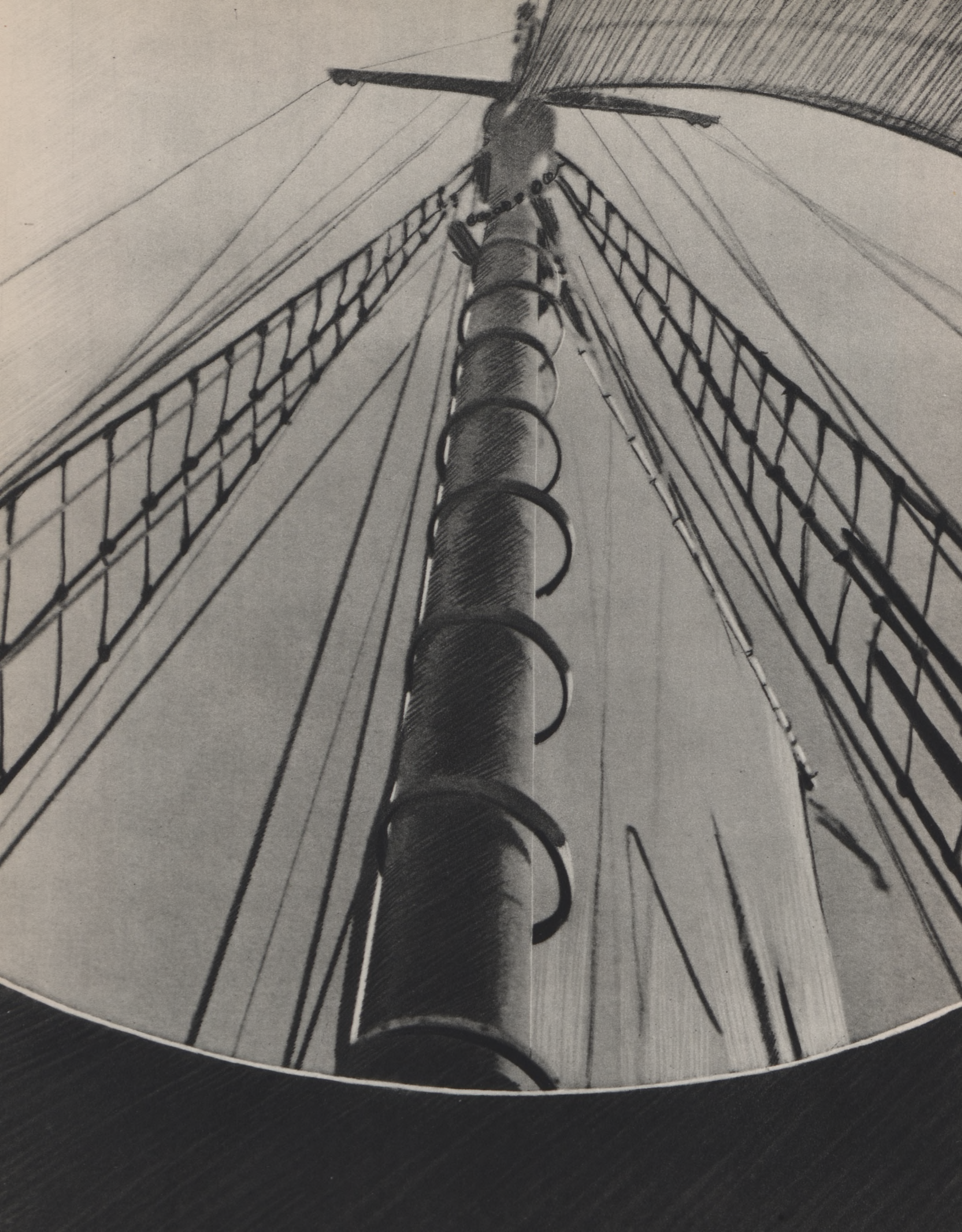








NA LEWO: 220. JACHT AKADEMICKIEGO ZWIĄZKU MORSKIEGO »WOJEWODA POMORSKI« W PÓŁWIATRU — OD GÓRY: 221. BASEN JACHTÓW W GDYNI. 222. W SZKERACH SZWECJI. 223. POKŁAD »TEMIDY II«, WIDZIANY Z MASZTU. 224. DO ZWROTU.



NA LEWO: 225. NIE JEST TO RZECZĄ ŁATWĄ WEJŚĆ NA MASZT. — NA PRAWO: 226. KAJAKIEM Z POLSKI DO ATEN. DR. KORABIEWICZ (Z PRAWEJ) I LEŚNIEWSKI PRZY POMNIKU WŁADYSŁAWA WARNEŃCZYKA W BUŁGARJI. OBECNIE DR. KORABIEWICZ ROZPOCZĄŁ NOWĄ PODRÓŻ KAJAKIEM ŻAGLOWYM: KOŁOMYJA—SZANGHAJ. — 227. »FENIKS« WALCZY ZE SZTORMEM. — 228. ZAŁOGA »TEMIDY I«, ZŁOŻONA ZE STRZELCÓW, PRZY PRACY.

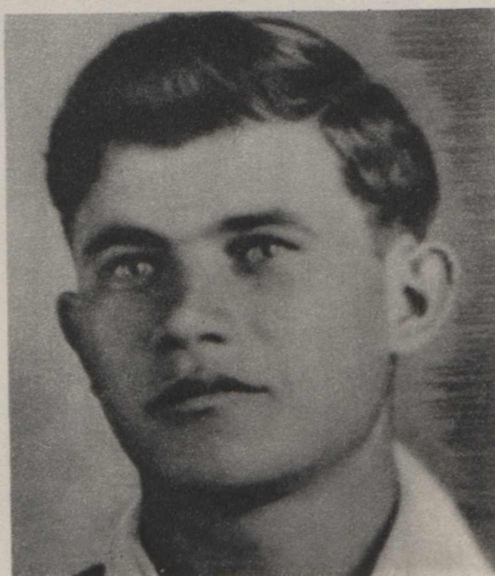












U GÓRY: 229. JACHT »DAL« NA BERMUDACH. ZAŁOGA: BOHOMOLEC, WITKOWSKI, ŚMIECHOWSKI.— U DOŁU: 230. WŁADYSŁAW WAGNER, HARCERZ GDYŃSKI, ZDOBYWCA ATLANTYKU.

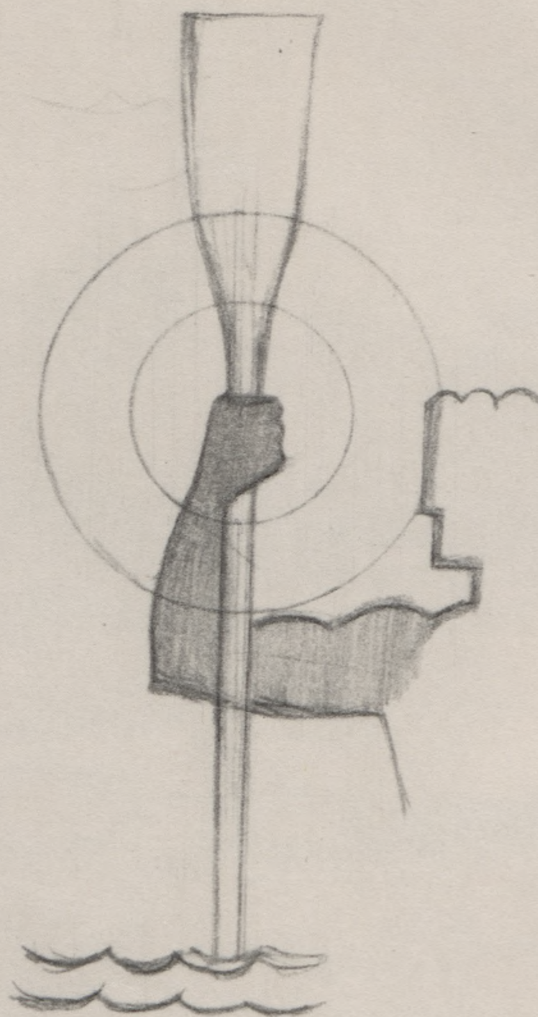
U DOŁU: 231. »ZJAWA« WAGNERA PRZED WYRUSZENIEM Z GDYNI.



PRZEZ dziesięć lat pracy na morzu nie spaliśmy. Powstała mimo trudności finansowych potężna flota sportowa. Turystyka żeglarska stała się rzeczą codzienną. Polską sportową banderę oglądają nietylko porty Bałtyku, lecz i dalekie zamorskie kraje. Sięgamy po najtrudniejsze zwycięstwa. Już wkrótce ziści się marzenie gen. Zaruskiego o polskiej podróży dookoła świata. Wchodzimy w nowy okres. Dotąd wobec znikomej liczby żeglarzy chodziło nam przedewszystkiem o wyniki ilościowe. Nowy okres rozpoczynamy pod znakiem — jakości. Musimy wejść do żeglarskiej rodziny świata, startując, jak równi z równymi, na Olimpjadzie berlińskiej 1936 roku, aby obwieścić całemu światu, że Polska wróciła na morze! Bo młody polski jachting wie, że: »Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydrzeć, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim«.

(DYMITR SOLIKOWSKI; 1573 r.)
»Commentarius brevis rerum Polonicarum, a morte Sig. Augusti«.

A. HEINRICH




ATELIER GIRS-BARCZ

PLAŻA I KĄPIEL MORSKA

POLSKI brzeg morza Bałtyckiego posiada trzy grupy »plaż«, czyli płaskich ławic piaszczysto-drobno-żwirowych, stopniowo a łagodnie opuszczających się w morze. Jedna grupa, to plaże należące do Małego morza, położone przy zatokach Gdańskiej i Puckiej. Druga grupa — to helskie plaże podwójne, z których jedne są zwrócone w stronę Małego, drugie — Wielkiego morza. I wreszcie trzecia grupa, to plaże nad Wielkiem — pełnem morzem, poczynając od Wielkiej Wsi aż do granicy niemieckiej. OD CZASU, gdy powróciliśmy do praw gospodarzy na polskiem wybrzeżu, plaże te odgrywają coraz bardziej doniosłą rolę pod względem letniskowym i uzdrowiskowym. Już rozbudowały się tam różne osiedla, które martwe w zimie, jesieni i na wiosnę, ożywiają się z nastaniem lata i rozbrzmiewają przez, niestety, krótki okres letni rozgwarem i uciechą licznych rzesz, korzystających ze słońca, kąpieli morskiej, wycieczek i rozrywek sportowych. NIE PRZESADZIMY wiele, gdy powiemy, że plaża polska stała się czemś tak przyciągającem młodych i starych, że aż przypomina się stosunek muzułmanów do Mekki. Kto może, jedzie w lecie nad morze, choćby na kilka dni. Komu okoliczności nie pozwalają narazie tam jechać, wzdycha do Bałtyku i roi projekty na przyszłość. DO MIEJSCOWOŚCI nadmorskich jeździ się również w różnych sprawach handlowych, przemysłowych i t. p. I wtedy mówi się: jadę do Gdyni, na Hel i t. d. Gdy usłyszymy: »jadę nad morze« i słowom tym towarzyszy radosny wyraz twarzy — rozumiemy, że to ktoś zamierzający pławić się w słońcu i wodzie morskiej; a gdzie to będzie, czy w Orłowie, czy w Cetniewie to — mniejsza. Aby tuż nad morzem, aby mieć dostęp do skrawka plaży, użyć rozkoszy kąpieli słonecznej i morskiej, oddychać orzeźwiającem powietrzem, gromadzić w sobie radość życia i siły na przyszłość. I nie mylą się te rzesze, ciągnące nad morze. Tam znajduje się znakomity wypoczynek po pracy zawodowej, dziatwa i młodzież otrzymuje od przyrody silne bodźce ustrojowe, pewne cierpienia i wady rozwojowe doskonale się leczą, a ponadto wszyscy znajdą rzecz najważniejszą, bo radość życia, która nietylko każe zapominać o dolegliwościach, kłopotach i znużeniu, ale naprawdę jest na nie lekarstwem. CUDOWNE te własności plaża bałtycka zawdzięcza swym warunkom t. zw. geofizycznym, na które składa się klimat, kąpiel morska i krajobraz. Zapoznanie się z klimatologją i balneologją naszego wybrzeża oraz znaczeniem krajobrazu dla stanów duchowych — wyjaśni nam owo znaczenie wypoczynkowe, rozwojowe i zdrowotne pobytu nad morzem.

KLIMAT WYBRZEŻA POLSKIEGO. GEOGRAFICZNIE wybrzeże nasze jest oddzielone od nizin Wielkopolskiej i Kujawskiej szeroką groblą wzniesień nadbałtyckich i pojezierzem Kaszubskiem, osiągając 55°46′ szerokości północnej. Już wyżej powiedziano, że nasze morskie kąpieliska i letniska dzielą się na trzy grupy; podział ten dotyczy nietylko ich położenia nad Małem bądź Wielkiem morzem, ale oznacza





jednocześnie pewne różnice w nasileniu wiatrów, a wskutek tego w wysokości i sile fali oraz w stopniu nasycenia solą wody morskiej. Według profesora Korczyńskiego ogólna charakterystyka mas powietrza morskiego przedstawia się następująco: ciepłota — zimą wyższa, latem — niższa; wilgotność — znaczna; przejrzystość — znaczna; przepuszczalność promieni fiołkowych — znaczna; zjonizowanie — małe; napięcie elektryczne — małe. Od pięciu lat Państwowy Instytut Meteorologiczny dokonywa pomiarów zjawisk atmosferycznych, które zczasem umożliwią dokładniejszą porównawczą charakterystykę klimatu różnych miejscowości na polskiem wybrzeżu. PODAJEMY tu dane co do średnich ciepłoty w miesiącach letnich:

	czerwiec	lipiec	sierpień
Gdynia	13,8	16,9	16,2
Puck	13,0	16,2	15,5
Hel	13,1	16,6	16,4
Karwia	12,7	16,1	15,8

WIDZIMY, że Gdynia jest najcieplejsza w czerwcu i lipcu, a Karwia w tych dwóch letnich miesiącach najchłodniejsza. Przy rozpatrywaniu wahań ciepłoty w ciągu całego roku okaże się, że Hel i Karwia, leżące nad pełnem morzem, mają najmniejszą różnicę między ciepłotą w zimie i w lecie, czyli posiadają bardziej morski klimat niż Puck i Gdynia, leżące nad zatoką. DNI pogodnych w lecie najwięcej ma Hel, bo 12,6, Gdynia — 10,6 a Puck już tylko 3,6 i oczywiście odwrotnie: dni pochmurnych — w Pucku 29,6, w Gdyni 21, 8, a na Helu 12,6. Największa ilość dni pogodnych przypada na wiosnę, dni zaś pochmurnych najmniej mamy tam w lecie. W ciągu całego roku dni pogodne stanowią około 10% wszystkich dni w Gdyni i na Helu, a około 6% w Pucku. Dni pochmurne: 36,5% w Gdyni, 28% na Helu i 45% w Pucku. Deszcz jest zjawiskiem bardzo niepożądanem dla tych, którzy na lato zjeżdżają na wybrzeże. Różnice pod tym względem, zapisane przez stacje wybrzeża, nie są duże. Wypada bowiem w lecie dni z opadem: w Gdyni 40,2, w Pucku 38,6, w Helu 39,2 i w Karwi 37,4. Dni z wichrem (za wicher uważa się prądy powietrzne ponad 15 metrów na sekundę) w lecie najwięcej ma Hel (5,4), potem Gdynia (3,8) i wreszcie Puck (2). Rozkład zaś cisz jest następujący: Puck i Karwia 31,6, Gdynia 20,8 i Hel 16,4.





Dane co do usłonecznienia mamy od 1931 r. Z danych tych, porównanych z pomiarami heljometrycznemi stacyj lądowych wynika, że w miesiącach letnich znacznie więcej przypada godzin ze słońcem na wybrzeże niż np. na Bydgoszcz, Poznań, Warszawę. MIMO, że przytoczone dane należy przyjmować z pewną ostrożnością ze względu na krótki okres obserwacyjny, to jednak, zestawione z danemi dawniejszemi, usprawiedliwiają nadzieje tych, którzy dążą nad polskie morze po słońce i pogodę. Małe różnice, jakie zachodzą między poszczególnemi osiedlami na wybrzeżu, mają znaczenie raczej pod względem leczniczym, np. gdy chodzi o wybór miejsca na sanatorja i uzdrowiska specjalne. HEL ma klimat łagodny, typowo morski. W zimie otrzymuje wiatry lądowe po uprzedniem ogrzaniu ponad powierzchnią wodną; te same wiatry latem ulegają oziębieniu. Rozpiętość roczna ciepłoty powietrza wynosi tylko około 18 stopni. Lipiec i sierpień mają ciepłotę jednakową. Gdańsk i Sopoty są już bardziej bezpośrednio wystawione na wpływ wiatrów lądowych, które obniżają temperaturę zimy a podwyższają temperaturę lata. Typowo morski klimat Helu i Wielkiego morza jest spowodowany wpływem bezpośrednich prądów oceanicznych, przybywających z zachodu. Zima na Helu jest znacznie cieplejsza niż w głębi lądu, podobnie i jesień, zato wiosna i lato chłodniejsze. Szczególnie chłodna jest na naszem morzu wiosna. Ciepłota powietrza jest w dużym stopniu zależna od działania promieni słonecznych na przyziemne warstwy powietrza i na wierzchnie warstwy wody morskiej. To też zachmurzenie nieba odrazu przynosi chłód. Obserwacje, czynione w ciągu 25 lat, wykazują następujące przeciętne liczby dni pogodnych:

	wiosna	lato	jesień
Hel	12,9	14,8	8,0
Poznań	13,9	16,8	12,7
Warszawa	8,3	8,2	9,2
Kraków	11,5	14,7	11,8
Lwów	14,3	16,9	17,4
Wilno	13,1	12,0	8,6

U GÓRY OD LEWEJ: 232—233—234—235. JAK TYLKO SŁONKO PRZYGRZEJE, BRZEG POLSKIEGO BAŁTYKU ZALUDNIA SIĘ TŁUMEM KURACJUSZY I WYCIECZKOWICZÓW.



Widać z tej tabelki, że najlepiej przedstawia się pogoda w porze letniej we Lwowie, Poznaniu i na wybrzeżu morskiem. Najsilniejsze promieniowanie słoneczne jest około g. 11 przed południem, później słabnie ono wskutek pojawiania się pary wodnej w powietrzu. Właśnie z tego względu siła promieniowania mniejsza jest tu naogół niż w górach, gdzie powietrze jest suchsze. Zaznaczyć jednak trzeba, że para wodna pochłania tylko promienie cieplne, a nie chemiczne (fiołkowe) i dlatego tak łatwo można się opalić na plaży nawet w dzień zlekka mglisty. Promieniowanie fioletowe i ultrafioletowe jest najsilniejsze w czerwcu i lipcu. Ogólna wilgotność względna powietrza na wybrzeżu jest nieco (o 3—4%) wyższa niż w głębi kraju, co jest zrozumiałe, bo nagrzana powierzchnia morska paruje. MIESIĘCZNA suma opadów wynosi w lipcu dla Helu 61, dla Rozewia 62, a już dla Nowego Portu 68, gdy dla Warszawy 80, Krakowa 131, a Zakopanego 184, przyczem średnio dni z opadem mamy w lipcu na Helu 13, w Poznaniu 15, tyleż w Warszawie, w Krakowie i Zakopanem po 17. Jeszcze mniej dni deszczowych wypada na wybrzeżu na czerwiec, a już nieco więcej na sierpień i znów znacznie mniej na wrzesień. Ogromny wpływ na ciepłotę i pogodę mają kierunki wiatrów. Na wybrzeżu w zimie i w jesieni przeważa wiatr połud-

U GÓRY: 236. PIĘKNO FALI. — NA PRAWO, OD GÓRY: 237. CZŁOWIEK BRONI LĄDU OD ATAKÓW MORZA. WYDMY, POROŚNIĘTE TRAWĄ MORSKĄ, KULTYWOWANĄ PIECZOŁOWICIE, STAWIAJĄ OPÓR ZWAŁOM WODNYM. DZIĘKI TEMU, BRZEG POLSKI STANOWI DŁUGĄ LINJĘ PIĘKNYCH PLAŻ. — 238. BEZTROSCY LETNICY KORZYSTAJĄ Z NICH SKWAPLIWIE.

niowy od strony lądu, a latem północno-zachodni, wreszcie wiosną północno-wschodni. Zresztą i w ciągu dnia nieraz kierunek wiatru się zmienia, np. przed południem wieje gorący wiatr południowy, a po południu chłodniejszy morski z północy. Co do prędkości, najczęstsze są wiatry od 2 do 5 m na sek. Wiatry gwałtowne, częste w jesieni i zimie, mogą się pojawiać już od połowy sierpnia. W lecie przedpołudnie jest zwykle bezwietrzne lub małowietrzne i wskutek tego odpowiedniejsze do kąpieli niż popołudnie.









KRAJOBRAZ. ZA KRAJOBRAZ musimy uważać nie wyłącznie tylko konfigurację terenu z zabudowaniami, roślinnością i mieszkańcami, ale całość wrażeń zmysłowych, jakie się odbiera w obrębie pewnego wycinka powierzchni ziemi wraz z odpowiednią częścią morza. A zatem zjawiska atmosferyczne w postaci jaskrawego słońca, mgły, deszczu, burzy na morzu — zabarwiają swoiście krajobraz, którego główną cechą jest widok morza. Dochodzą tu dźwięki (szum morza, głosy ptaków, syreny okrętowe), a nawet wrażenia powonieniowe i smakowe. Gdy wpływ klimatu, pogody oraz ich pewnych składników na ustrój ludzki, jego rozwój i zdrowie potrafimy mniej więcej określić, to co do wpływu krajobrazu na człowieka jesteśmy w gorszem położeniu. Atoli już codzienne doświadczenie mówi, że wszelka zmiana miejsca pobytu odbija się korzystnie na usposobieniu człowieka, czasami nawet na jego zdrowiu, szczególnie gdy w grę wchodzi stan nerwów. Jest to zrozumiałe, bo każdy odpoczynek musi się zaczynać od zapomnienia o kłopotach i doznanych przykrościach. Potężne działanie w tym kierunku wybrzeża z jego plażami i falami morskiemi, z bogactwem bodźców wzrokowych, słuchowych i powonieniowych wynika już choćby z odmienności tego krajobrazu od innych, a w szczególności od tego, wśród którego żyjemy stale. Zważmy także, iż zetknięcie się z tak wspaniałym żywiołem, jak morze, budzi skojarzenia myślowe o ogromie zjawisk przyrody i jej potędze, wobec której człowiek i jego

OD GÓRY: 239. »DZIKA PLAŻA«. — 240. PLAŻA W ORŁOWIE. — 241. PLAŻA W GDYNI. — 242. PLAŻA W JASTRZĘBIEJ GÓRZE.

sprawy maleją. Życie w miastach oddala nasze myśli i uczucia od natury. Tu widzimy ją w jej odwiecznej urodzie i zbliżamy się do surowych żywiołów, które były kolebką rodu ludzkiego, z któremi zapanbrat byli nasi bardziej lub mniej odlegli przodkowie.

KĄPIELE MORSKIE. WODA morska Bałtyku ma 0,66% do 1% soli; w zatoce Gdańskiej, do której wlewa się Wisła, jeszcze mniej. Woda Bałtyku jest dość chłodna z powodu późnego topnienia lodów w północnych częściach morza. Bałtyk nie ma przypływu i odpływu, lecz tylko niższe lub wyższe falowanie; jest ono najsłabsze w zatoce Gdańskiej, zwłaszcza przy plaży sopockiej. Z uwagi na ciepłotę wody i powietrza okres kąpielowy trwa na wybrzeżu bałtyckiem tylko od połowy czerwca do drugiej mniej więcej połowy sierpnia.

PLAŻA A ZDROWIE. W PODANYCH szczegółach o klimacie i o właściwościach wody morskiej znajdziemy podstawę do zrozumienia wypoczynkowego, wzmacniającego, pobudzającego rozwój i wreszcie leczniczego działania wywczasów nad morzem. Słońce, to źródło energji żywej. Jego cieplne promienie czerwone nagrzewają powierzchnię ciała, pobudzając krew do żywszego obiegu. Wiemy obecnie, że gdy krew nabiega do skóry, to jednocześnie prze szybciej do życiowych narządów wewnętrznych jak serce, płuca, wątroba, śledziona, szpik kostny, dowożąc tym narządom składniki, potrzebne do ich rozwoju u młodych, a do odnowy u starych. Z drugiej znów strony chemiczne promienie fiołkowe sprawiają, że w skórze wytwarzają się życiany, substancje konieczne do dobrego odżywiania się ustroju. KĄPIELE POWIETRZNE, czyli wystawianie skóry na działanie powietrza i niezbyt silnego wiatru, pobudza nerwy skórne, które zkolei powodują pomyślne zmiany w obiegu krwi. Świadczy o tem zaczerwienienie odsłoniętej skóry. Po kilku już dniach kąpieli powietrznych — skóra ciemnieje podobnie jak od opalenia się na słońcu, staje się suchsza, jędrniejsza i bardziej sprężysta. Ochładzanie powierzchni ciała pobudza wytwarzanie ciepła ustrojowego, a więc przyczynia się znakomicie do t. zw. przemiany materji. Ochładzanie to byłoby jeszcze silniejsze pod wpływem kąpieli morskiej, gdyby nie to, że z jednej strony obecność w wodzie soli morskiej skórę nieco drażni i, powodując szybszy obieg krwi, zarazem, jak już powiedzieliśmy, dopędza ją do mięśni i narządów wytwarzających ciepło ustrojowe, a z drugiej znów falowanie wody i nasz własny ruch (pluskanie, pływanie) rozgrzewa. W połączeniu więc plażowania z kąpielą morską mamy zjednoczone w czasie: rozgrzewanie ciała przez cieplne promienie, poruszanie się na plaży, ruchy wykonywane w lekko słonej wodzie — a zarazem ochładzanie przez powietrze i jego ruch, przez pobyt w wodzie. Wszystko to razem składa się na najlepszy sposób hartowania ustroju na zmiany ciepłoty otoczenia z jednoczesnem dostarczaniem bodźców rozwojowych i leczniczych głębszym narządom, od których zależy — tężyzna cielesna. GDY CHODZI o leczenie, to oczywiście nie wszystkie choroby nadają się do lecze-

243. POD KAMIENNĄ GÓRĄ.



nia nad morzem. Wielką korzyść odnoszą dzieci z przewlekłemi katarami, kaszlem, gruczołami oraz dzieci nerwowe. Lekarze zalecają spędzanie wywczasów nad morzem dzieciom wątłym, ze słabemi kośćmi i wiotkiemi mięśniami, cierpiącym na zołzy i krzywicę. U osób dorosłych leczy się skutecznie nad morzem: niedokrwistość, ogólne wyczerpanie, osłabienie po przebytych chorobach i operacjach, katary gardzieli i oskrzeli, gruźlica kości i stawów (ale nie płuc), nerwica serca.

WARTOŚCI zdrowotne, rozwojowe, wypoczynkowe nadmorza tłumaczą, dlaczego wybrzeże polskie, tak dla nas cenne ze względu na porty handlowe, komunikacyjne i rybackie, jest zarazem gęstem skupieniem letnisk, uzdrowisk i obozów sportowo-wychowawczych.

GDY STĄPAMY po pieszczotliwym piasku plaży lub po wyniosłem urwisku brzeżnem, mając za sobą wysokopienny las, rozsiadły na malowniczych wzgórzach, za któremi leży cały nasz wielki kraj, przed oczyma toczą się bezkresne fale to spokojne, leniwie migocące w słońcu, to groźnie szamocące się i bryzgające pianą, na wargach czujemy smak soli oceanicznej, w nozdrza wciągamy ostre powietrze dali — zespalamy się z ogromem przyrody, czujemy się jej cząstką i wchłaniamy w siebie jej moc; korzymy się wobec potęgi żywiołu, żarliwem uczuciem odpłacając polskiemu morzu za jego szczodre dary.

DR. WŁADYSŁAW OSMOLSKI





BANDERY, FLAGI I PROPORCZYKI MARYNARKI WOJENNEJ.

1. BANDERA WOJENNA. 2. SZTANDAR PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ. 3. PROPORZEC NA DZIOBIE OKRĘTÓW WOJENNYCH.

4. ZNAK WOJENNEGO OKRĘTU NA MASZCIE. 5. FLAGA MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH. 6. FLAGA SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ.

7. PROPORCZYK PREZYDENTA. 8. FLAGA WICEADMIRAŁA. 9. FLAGA KONTRADMIRAŁA.

10. FLAGA GENERAŁA WOJSK POLSKICH. 11. PROPORCZYK DCY FLOTY (O ILE JEST KOMODOREM). 12. PROPORCZYK DCY FLOTYLLI ALBO DCY FLOTY (O ILE NIE JEST KOMODOREM).

13. DCA OBRONY WYBRZEŻA. 14. DCA DYWIZJONU. 15. PROPORCZYK STARSZEGO NA REDZIE.

16. BANDERA MARYNARKI HANDLOWEJ.



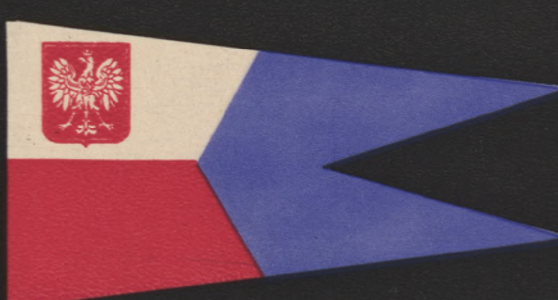
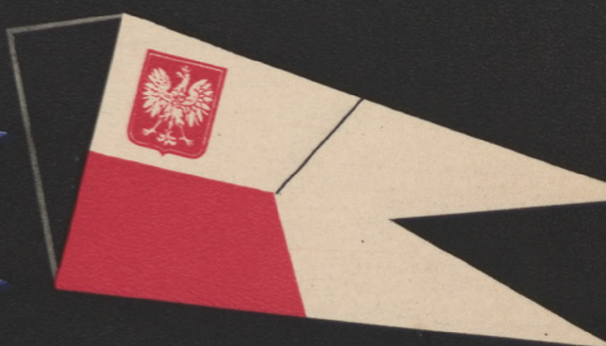











SKOROWIDZ NAZWISK WYKONAWCÓW I WŁAŚCICIELI FOTOGRAFIJ

S P I S   R Z E C Z Y

